

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACITOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACITOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

2.ª modificação á tarifa especial interna n.º 2 p. v. e tarifa especial interna n.º 8 p. v. do Sul e Sueste.
Tarifas especiaes P. H. F. n.ºs 7 e 8 g. v. da Companhia Real.

SUMMARIO

	Páginas
AINDA A LINHA DO SADO, por J. Fernando de Sousa	225
ARBORIZAÇÃO DAS ESTRADAS	227
BRINDES	227
PARTE OFFICIAL — Portarias de 18, 20, 24 e 28 de julho, e regulamento da admissão e instrução de guardas-freios, do Ministerio das Obras Publicas e portarias de 18 de julho e decretos de 15 de dezembro de 1904 e 22 de julho, do Ministerio da Marinha	228
TARIFAS DE TRANSPORTE	230
NOTAS DE VIAGEM — V — Pittsburgh — A praga photographica — Companhia Westinghouse — Cincinnati — Um bello dia no campo — S. Luiz e a sua grande estação — O tumulo de Lincoln	230
DE PARIS A AMERICA POR LISBOA	231
O TUNNEL DE BOSTON	232
AS LINHAS FERREAS DO MUNDO	232
COMMERCIO PORTUGUEZ	233
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	232 e 233
RECUEIL DE TYPES DE PONTES POUR ROUTES	234
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS — TRACÇÃO ELECTRICA	235
LINHAS PORTUGUEZAS — Linha do Corgo — Mirandella a Bragança — Livração a Amarante — Passageiros em comboios de mercadorias — Estremoz a Villa Viçosa — Lobito — Beira	234
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Italia — Austria — Brazil — China — COMPANHIA REAL — Relatorio do conselho de administração (continuação)	235
ARREMATACOES	236
AVISOS DE SERVIÇO	237
AGENDA DO VIAJANTE	238
HORARIO DOS COMBOIOS	239
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	240

Ainda a linha do Sado

Por mais de uma vez me tenho occupado da directriz da linha do Sado, que constitue um problema tecnico sobremodo interessante e que tem dado lugar a longos e variados estudos. Não virá fóra de proposito referir os resultados a que se tem chegado.

Destinada a offerecer ao baixo Alemtejo, ao Algarve e ao sul da Espanha o caminho mais curto para Lisboa e, como tal, segunda via da linha do Sul, deve tambem a nova linha pôr em facil communicacão com o porto de Setubal o valle do Sado, dando valor aos seus productos agricolas e minerios, desaproveitados por falta de transporte barato.

Quando em 1899 se propoz a inclusão da linha do Sado no plano da rede complementar do sul, predominava a opinião de que devia sair do Poceirão para ser mais facil e economica a sua construcção. As suas relações com Setubal seriam, porém, oneradas com um percurso consideravel.

Propuz então, no duplo sentido de favorecer as relações com Setubal e de não crear nova bifurcação, que a linha fosse o prolongamento do actual ramal de Setubal, atravessando o esteiro de Marateca pelo traçado mais

directo, visto haver informações de que pequena era a altura de agua e o fundo de areia.

Por decreto de 27 de novembro de 1902 foi classificada a linha, deixando-se indeterminada a sua origem, que podia ser Setubal ou Poceirão, conforme o resultado dos estudos no campo.

Em 1903 procedeu o distincto engenheiro sr. Vasconcellos e Sá a um reconhecimento hydrographico do traçado directo, enquanto se estudava, a partir de Setubal, outro contornando o esteiro de Marateca e atravessando-o na quinta da Gambia, para diminuir as difficuldades da obra mediante um alongamento de 5 kilometros.

Ao tempo que se faziam esses estudos, o sr. Conde de Paço-Vieira, que entrara havia pouco para o ministerio e estava firmemente resolvido a dar energico impulso á viação accelerada, foi a Setubal tomar parte numa reunião publica, em que foi apreciada a funcção economica da linha. Convidado a fazer a exposição do assunto sob o ponto de vista tecnico, affirmei que a linha devia servir o melhor possivel Setubal e encurtar o itinerario do Algarve para Setubal; era o duplo objectivo que me levava a preconizar a partida de Setubal e a travessia de Marateca. Os estudos, ainda então incompletos, do ante-projecto levavam a considerar a obra exequivel e isenta de difficuldades excepcionaes de construcção.

Em caso algum me parecia aceitavel o traçado circundando o esteiro que, sem ser barato, dava logar a um alongamento sensivel e não dispensava tramo girante.

Se outra solução me tivesse até então occorrido, que, sem prejudicar Setubal, evitasse a parte cara da travessia do esteiro, não hesitaria em propô-la. Nessa occasião não via senão tres hypotheses a formular: sair do Poceirão, a peor de todas por alongar o percurso para Setubal sem o encurtar para Lisboa, nem baratear muito a construcção por tornar necessaria, em futuro mais ou menos proximo, a segunda via em 15 kilometros d'extensão; sair do Pinhal Novo, o que era o traçado mais curto para Lisboa e de facil construcção, mas que augmentava 23 kilometros ao percurso para Setubal em relação ao traçado directo de Marateca; sair de Setubal por este ultimo traçado, que dava para Lisboa um alongamento de 7 kilometros em relação ao traçado do Pinhal Novo, mas beneficiava muito aquella cidade.

Sem haver ainda estudo completo, já se antevia a exequibilidade e por isso não tive duvida em me pronunciar a seu favor, *contanto que a passagem do esteiro fosse directa e sem alongamento.*

Foi apresentado ás Camaras pelo sr. conde de Paço Vieira o projecto de lei de 24 de abril de 1903, no qual figurava a linha do Sado sem designação de pontos obrigados, o que o estudo em andamento havia d'esclarecer.

As commissões parlamentares julgaram conveniente definir a linha pelos pontos extremos: Setubal e Garvão, e assim foi convertida na lei de 1 de julho de 1903.

Concluiu-se o ante-projecto, deduzindo-se do seu exame, não só a exequibilidade da passagem directa de Marateca, como a possibilidade de reunir, com vantagem, numa só as duas pontes correspondentes ás duas *cales* que parecia irem confluir a juzante do traçado. Havia ainda, em terra, na margem esquerda, conveniencia em o desviar para juzante. A essas considerações foi, pois, subordinado o estudo do projecto definitivo. Tão inconveniente se julgou o traçado em volta do esteiro com

passagem pela Gambia, caro, longo e sujeito a ter ponte girante, que se não continuou esse estudo.

Entretanto duas outras brigadas estudavam os lanços do Pinheiro a Alcacer e de Alcacer á mina da Caveira, chegando-se aos seguintes resultados:

Setubal á Camarinheira...	23	kilómetros	467....	contos
Camarinheira a Alcacer...	20,3	"	287....	"
Ponte de Alcacer.....	0,2	"	70....	"
Alcacer á Caveira.....	29,2	"	322....	"
Total...	72,7	"	1.146....	"

o que dava o custo kilometrico de 15:700\$000 réis proximamente.

O projecto da passagem de Marateca é um trabalho notavel, que honra sobremodo os seus auctores: o sr. Vasconcellos e Sá, que fez o estudo hydrographico e o sr. Santos Viegas, que projectou e orçou as obras a fazer.

O conselho superior de obras publicas, a cujo esclarecido exame foi submittido o projecto, julgou-o bem feito e exequivel, com algumas modificações que indicou e que elevariam sensivelmente o seu custo. Ponderava porém que a conservação seria sobremodo dispendiosa, e que na própria construção havia trabalhos aleatorios, que podiam fazer elevar muito o seu custo. Julgava por isso mais prudente abandonar o traçado pela foz e substitui-lo por outro que circundasse o esteiro, ainda á custa de um alongamento, preferivel ao empreendimento de uma obra ácerca de cujo influxo no regimen das aguas nutria apreensões.

Suppunha o conselho que se poderia dispensar o tramo girante. Para isso seria, porém, necessario ir passar a montante do Zambujal, o que alongava extraordinariamente o traçado.

Além de Marateca o traçado estava definido. Não convinha seguir a margem do Sado, cortando junto da foz ribeiras, como a de S. Martinho, que tem navegação no seu curso inferior e cujas margens e fundo lodosos tornariam caras as obras de arte. O traçado mais curto e economico era o que passasse em Palma, internando-se assim entre Marateca e Alcacer. E' por isso que o alto da Camarinheira, áquem de Palma, foi considerado ponto obrigado de todos os traçados.

Reconhecendo que as razões oppostas pelo conselho superior á solução, tão seductora, da passagem na foz de Marateca, eram dignas de toda a ponderação; repugnando-me que numa linha destinada a encurtar o trajecto para o Algarve se alongasse este consideravelmente logo na sua origem, sem economia de vulto na construção; notando que o primeiro troço do ramal de Setubal entre Pinhal Novo e Palmella pouco se affastava da linha recta que una aquelle entroncamento com a Camarinheira, occorreu-me uma variante, de Palmella a Camarinheira, que, sem alongar muito o trajecto para Setubal, o encurtava bastante para Lisboa e tornava facil e rapida a construção, dispensando ainda tramo girante em Marateca.

A linha Setubal a Garvão, não deixava de ter esses pontos extremos por aproveitar um pequeno troço já construido do ramal para evitar uma dificuldade grande de construção.

Para evitar qualquer prejuizo, aliás minimo, a Setubal, bastaria adoptar, para distancia de applicação de tarifas, a do traçado directo em relação aquella cidade, que era assim beneficiada comparativamente com o traçado pela Gambia.

Varios collegas de subida competencia profissional, a quem expuz esta idéa, concordaram com o alvitte, que foi acceito pelo Conselho de Administração, de que tenho a honra de fazer parte, e julgado superiormente em condições de servir de base ao estudo de uma variante, que foi ordenada por portaria de 13 de maio, a qual assegurava a Setubal a minima distancia de applicação, no caso de ser adoptada essa variante.

Foi o estudo, que abrangia cerca de 26^k, feito rapidamente e estão quasi concluidos os trabalhos de gabinete, dos quaes resulta a previsão de uma economia de 180 contos em relação ao traçado pela foz da Marateca.

Os 23^k de Setubal á Camarinheira são substituidos por 26 de Palmella á Camarinheira.

Os primeiros custariam, com as modificações indicadas pelo conselho superior, mais de 500 contos; os outros estão orçados em cerca de 320 contos.

Do traçado pela Gambia não foram concluidos os estudos, mas por comparação com os outros, entre os quaes fica, pôde computar-se em 420 contos e a sua extensão, medida sobre a carta com rigor, em 28^k.

Os percursos serão pois:

	para Setubal	para P. Novo
Pela foz da Marateca	23 ^k	36 ^k
pela Gambia.....	28	41
por Palmella.....	33	33

Como é natural, os setubalenses não viam com bons olhos a variante de Palmella, allegando, sem o provarem com razões válidas, que prejudicava a cidade.

Se ella fôr adoptada, como o traçado pela foz da Marateca são todos concordes em abandoná-lo, Setubal terá mais 5^k de percurso e as relações de ou para Lisboa menos 8, mas como o trafego de ou para Setubal paga pela distancia mais curta, peupa 5^k em relação ao traçado da Gambia, que imporia um onus perpetuo, não só a essas relações, mas ainda o de 8^k a todo o trafego de ou para Lisboa, que é o mais importante e obrigaria o Estado a gastar mais 100 contos.

Deve se ainda observar que, não estando feito o projecto pela Gambia e não se podendo nesta quadra trabalhar sem risco da saúde nas margens de Marateca, os estudos só poderiam começar no fim do outomno e portanto os trabalhos de gabinete só na primavera de 1906 estariam prontos. Seriam mais oito ou nove mezes perdidos para a resolução de um assunto bastante estudado já.

Estas vantagens da variante de Palmella impõem-se aos espiritos que encarem desapaixonadamente a questão. Pena foi que só tarde occorresse, depois do alvitte de se atravessar o esteiro o mais directamente possível, unica solução que merece confronto com aquella e que além do excesso de custo de 180 contos, tem contra si a despesa de conservação.

Alguns exemplos frisantes podem ser adduzidos para justificar apreciações. O troço da linha de Cascaes proximo da Cruz Quebrada tem exigido obras dispendiosas de defeza e conservação. No aterro do caminho de ferro em frente de Faro, em condições comparaveis ás de Marateca, reconheceu-se depois da construção a necessidade de substituir por empedrados os revestimentos de leivas plantadas de tramagueiras.

Na propria cidade de Setubal são hoje manifestas as dificuldades inherentes á defeza de aterros marginaes.

Taes são as razões que me levaram a modificar a opinião emittida em 1903, ou antes a propôr a melhor solução, desde que tenha de ser posta de parte a passagem directa de Marateca, unica que admittira, pronunciando-me sempre, então como hoje, contra a directriz que contraria o esteiro.

As objecções oppostas são de duas ordens: uma juridica, outra economica. Diz-se que a lei de 1903 não é respeitada, desde que a linha não tenha Setubal por origem. Sair porém de Setubal, aproveitando o troço até Palmella, ou ir á Gambia, representa apenas uma differença de 5 kilometros, mas que não se reflecte nas taxas, nem na organização do serviço, quer de passageiros, quer de mercadorias, directo de ou para Setubal.

A razão economica é que a mercadoria e o passageiro deixarão de ficar em Setubal, se por lá não passam. Como se as viagens dos passageiros não se decidissem de antemão pelas facilidades que encontram, facilidades que permanecem integras, havendo carruagens directas de ou para Setubal nos comboios do Sado, e as necessarias correspondencias, como as ha para a linha de Evora nos comboios do Sul. O mesmo para a mercadoria, que encontra vantagem em ir a Setubal por pagar para ali 23 kilometros contra 50 kilometros até o Barreiro. O ponto está em que a barra de Setubal dê facil entrada e saída aos vapores e que haja no porto meios de rapida carga e descarga.

Em taes casos a mercadoria irá a Setubal, seja qual fôr o traçado da linha. Se as condições do porto e da barra não forem melhoradas, sobre tudo se não se con-

struir a projectada ponte-caes, de nada servirá levar a linha do Sado a Setubal.

O que os interesses da cidade pedem é, pois, que se faça, pelo município só ou com a cooperação do Estado a obra da conquista de terrenos e construção da ponte-caes projectada nas Fontainhas, e não que se sacrifique o tráfego para Lisboa, que pela natureza das cousas, dadas as relações com a capital, é o mais importante, a um encargo inútil e perpetuo, conjugado com dispendio maior na construção e a sujeição evitável de uma ponte girante.

Em contrario aos desejos de Setubal representaram já as camaras de Grandola e Alcacer, que a custo renunciaram á sua constante aspiração de se derivar a linha do Poceirão, para acceitarem a variante que permite a construção rápida e economica da linha, sem causar prejuizo a Setubal.

Se acaso vingasse o alvitre de se adoptar o traçado pela Gambia, o que havia fatalmente de succeder, mais cedo ou mais tarde, era rectificar-se a linha pela construção de 8 kilometros facilimos entre Palmella e as proximidades de Gambia, ficando assim Setubal nas mesmas condições de serviço que com a variante de Palmella, depois de se terem gasto inutilmente avultadas quantias, e ficar a linha com uma ponte girante, que se dispensa.

Questões economicas não se resolvem pelo sentimento nem pelos dictames das paixões locais. Se os setubalenses consultarem apenas a razão fria e serena e estudarem o que mais convém á cidade, reconhecerão que acima de tudo estão as obras a fazer na barra e no interior do porto e a pronta construção da linha, sem que lhes resulte prejuizo da variante estudada, a qual harmoniza o interesse local com o interesse geral.

Assim o penso; assim o disse e o escrevo, desejoso de contribuir para a solução de tão importante problema de fomento.

J. Fernando de Sousa.

ARBORIZAÇÃO DAS ESTRADAS

Não é a previdencia a melhor virtude da administração publica em Portugal. Conta-se com o dia de hoje e pouco se pensa no de amanhã.

Desaproveitam-se riquezas naturaes sem se receiar o mal que forçosamente tem de sentir-se mais tarde.

Em muitos factos de observação quotidiana podiamos assentar a demonstração do nosso asserto. Basta porém lembrar o que se dá sobre a arborização das estradas ordinarias e vias ferreas.

Nas estradas ordinarias a percentagem da extensão kilometrica marginada de arvores com regularidade é insignificante. Em muitas nem se faz plantação alguma nas bermas ou taludes; noutras fez-se uma vez mas deixaram-se entregues á natureza ou á acção dos malfeitos, e nunca mais se pensou em repovoar e preencher as faltas.

Nas vias ferreas não se trata devidamente da arborização dos taludes.

São verdadeiros erros.

Quem primeiramente o vem a sentir são as administrações ferroviarias.

Portugal, sem ter grandes florestas, tinha o numero de pinhaes bastantes para que até agora a travessa que supporta os carris saísse por um preço razoavel.

A exploração exaggerada dos pinhaes, que ás vezes mais parece devastação, a exportação que se está fazendo em larga escala de toragens de pequenas arvores, e a pequena actividade desenvolvida em novas sementeiras já produziu o seu natural fructo — a alta do preço das madeiras.

Tudo quanto as administrações fizerem para desenvolver a plantação de arvores dos dois lados das suas linhas, contribuirá para diminuir o deficit geral, para valorizar a sua propriedade e para a melhor conservação das vias ferreas.

No nosso paiz dão-se excellentemente os eucalyptos. E' ver como no ingrato Alemtejo, desolado e secco sob o

calor tropical do nosso sol de julho se alevantam aqui e além, magestosos junto das estações, frondosas arvores que fazem como que nodoar de oasis no deserto queimado dos restolhos!

Não poderia prolongar-se em alameda dupla as verdes fileiras de arvores que beneficiam a atmosfera, salubrisam a região, amaciam o clima, insinuam as aguas e dão traves, vigas, barrotes, travessas, materiaes de construção cada vez mais caros, tanto pelo proprio custo como pelo preço do transporte?

Nalgumas partes é o choupo a arvore local que se vê medrar expontaneo e esbelto, mas raro logra enraizar no talude proscripto dos aterros das vias ferreas.

Deixando as vias ferreas e passando ás estradas ordinarias vemos mal identico. Ah! os particulares, proprietarios marginaes, geralmente são arboricidas. Respeitando menos os regulamentos do estado do que os das companhias ferroviarias, descascam nas arvores um anel que interessa o cambro, impedem a circulação da seiva e matam as arvores. Não ha testemunhas e ficam impunes esses delictos.

Quando são mais escrupulosos constroem muros com prévia licença com o fim apenas de cortar as arvores.

E o que é mais extraordinario, os proprietarios marginaes geralmente teem razão.

Vejamos o motivo.

A escolha das especies plantadas nas estradas é mal feita.

Obedecendo a regras exclusivamente theoricas sobre a conservação das estradas não se amolda ás condições da localidade ou do terreno que atravessa.

Numa estrada que atravessa um chão fértil, uma baixa de regadio, a plantação de algumas arvores, como choupos, eucalyptos e outras assim, representa um prejuizo enorme para as propriedades visinhas que não são indemnizadas d'isso. Estas arvores gulosas de humus estendem as raizes pelos campos fóra e vão a distancias consideraveis aurir a fertilidade das terras. Pela sombra projectada fazem prejuizos grandes. Mas ainda accresce que estas arvores aconselhadas são proprias para uns locais e improprias para outros. Quem não as viu torcidas, rachiticas, torturadas nos cimos dos cabeços açoutadas do vento, sem terra onde se nutram, tendo de cavar pelo acido carbonico as minguidas galerias aonde estendem as suas enfezadas raizes?

E' que se não segue a regra de plantar em cada região que a estrada atravessa as arvores que vão bem na região, isto é, as arvores que os proprietarios teem, quer sejam de fructo quer não.

E ha ainda uma circumstancia attendivel que recomenda a plantação das arvores fructíferas, em muitos casos além do rendimento que produzem, o qual aproveita á conservação da estrada. E' que estas arvores são respeitadas pelos visinhos.

Quem quer cortado um eucalypto que prejudica o seu predio, não se incommoda com uma oliveira na estrada.

Arvores rusticas como o sobreiro e azinheiro; frugaes e silvestres como a oliveira, vão bem em grande parte, senão na maior, das bermas das estradas de Portugal.

Porque não as cerejeiras como no bello trecho da estrada do Fundão ao visio da serra da Gardanha?

Porque não o castanheiro de folha triumphal?

Plantem-se arvores embora os fructos sejam roubados que é riqueza que fica no paiz.

Pequena despesa custa.

Julgamos até que uns simples premios annuaes concedidos aos cantoneiros das estradas por cada arvore posta e conservada no seu cantão dava o resultado requerido.

O. S.

BRINDES

A' disposição dos nossos estimaveis assignantes temos varios albuns com artisticas phototipias e aguarellas, da Companhia d'Orleans.

Como não são em numero tal que possamos enviar uma colleção completa a cada um dos nossos assignantes, só a remetteremos a quem no-la requisitar.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, attendendo á forma por que o engenheiro subalterno de 1.ª classe, chefe do serviço de tracção e officinas dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, Luiz de Albuquerque de Orey, se houve na commissão de que foi encarregado, da compra em Inglaterra de um vapor para serviço dos mesmos caminhos de ferro: ha por bem mandar louvar o referido engenheiro pelo zelo e competencia com que desempenhou aquella importante commissão de serviço.

Paço, em 18 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de regulamento d'esta data, para a admissão e instrucção dos guardas-freios nos caminhos de ferro do Estado: ha por bem approvar o referido regulamento que baixa assignado pelo Conselheiro Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado.

Paço, em 20 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Regulamento da admissão de instrucção dos guardas-freios

Artigo 1.º Os guardas-freios serão escolhidos, nos termos do artigo 61.º do regulamento geral das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado, approvado por decreto de 16 de novembro de 1899, entre os agulheiros, carregadores, praticantes do movimento e assentadores, ou entre individuos extranhos ao serviço dos mesmos caminhos de ferro, que tenham baixa sem nota do serviço militar.

Art. 2.º Os candidatos a guardas-freios, a que se refere o artigo 1.º, serão sujeitos á pratica e devidamente instruidos antes da sua nomeação como guarda-freios effectivos.

Art. 3.º Cada uma das direcções fixará em 31 de dezembro de cada anno o numero de individuos a admitir á instrucção, em vista da promoção provavel durante o anno e do numero de individuos habilitados no anno anterior e ainda por nomear. Esta admissão será feita por concurso entre os individuos indicados no artigo 1.º

§ unico. Os individuos extranhos ao serviço serão admitidos ao concurso sómente quando não haja numero sufficiente de candidatos das outras categorias.

Art. 4.º Para ser admitido ao concurso é preciso:

- 1.º Não ter menos de dezoito nem mais de vinte e oito annos;
- 2.º Ter sufficiente robustez comprovada pela junta medica;
- 3.º Saber lêr, escrever e contar correntemente, o que será comprovado por prova pratica perante um inspector designado pelo chefe do movimento;
- 4.º Ter pelo menos um anno de bom serviço como agulheiro, carregador, praticante ou assentador.

§ 1.º Os candidatos extranhos ao serviço, além de satisfazerem ás prescripções dos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º, deverão provar:

- 1.º Que são portuguezes;
- 2.º Que não tem responsabilidade criminal;
- 3.º Que cumpriram a lei do recrutamento na parte que lhes fór applicavel.

§ 2.º São motivo de preferencia o comportamento exemplar, os bons serviços prestados, e, em egualdade das demais circumstancias, a antiguidade no serviço.

Art. 5.º Os concorrentes preferidos serão considerados praticantes de guardas-freios e serão devidamente instruidos:

1.º Pela pratica durante dois mezes no serviço dos comboios, no primeiro mez nas guaritas acompanhados por guardas-freios effectivos, e no segundo nos fourgons na companhia dos conductores;

2.º Pela frequencia subsequente, por tempo não superior a dois mezes, de uma escola regida por um empregado escolhido pelo chefe do movimento, onde serão instruidos acerca dos regulamentos de policia e exploração, na parte applicavel, de circulação na via unica, de signaes, de conductores e guarda-freios, com a pratica da respectiva escrituração e de horarios e da tecnologia elemental de caminhos de ferro, no que interessa ao bom desempenho das respectivas funcções e ao conhecimento das linhas e seu material.

Art. 6.º Durante o periodo de instrucção os praticantes de guarda-freio receberão o jornal correspondente á sua categoria e os praticantes e os individuos extranhos ao serviço o subsidio de 300 réis por dia, e, além d'esse salario ou subsidio, o abono de 1 real por kilometro, enquanto andarem praticando nos comboios.

Art. 7.º Durante a frequencia da escola, os praticantes serão empregados fóra das horas de instrucção, de preferencia como faroleiros e engatadores ou como carregadores.

Art. 8.º Findo o periodo da instrucção, os praticantes de guardas-freios serão examinados por um jury composto do chefe do movimento e de dois inspectores, e classificados por ordem numerica em vista das provas prestadas e dos seus antecedentes.

Art. 9.º Os candidatos approvados e classificados serão considerados guardas-freios auxiliares e voltarão á sua situação anterior ou farão serviço de engatadores ou faroleiros nas estações que lhes forem designadas, ou serão empregados como carregadores, faroleiros ou engatadores quando haja vaga, se são estranhos ao caminho de ferro, sendo chamados ao serviço como guardas-freios e nomeados effectivos pela ordem de classificação.

Art. 10.º As direcções organizarão sem demora, de commum accordo, o programma da instrucção em que se designarão minuciosamente os conhecimentos theoricos e praticos que hão de ser ministrados aos praticantes de guardas-freios.

Art. 11.º As direcções poderão, caso seja necessario, effectuar a admissão e instrucção do primeiro grupo de praticantes de guardas-freios antes de 31 de dezembro proximo futuro, sendo admitidos a concorrer, os guardas-freios auxiliares.

Lisboa, 20 de julho de 1905.—O Presidente do Conselho de Administração, Antonio Augusto Pereira de Miranda.

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente o projecto e orçamento do apeadeiro de Represa elaborado pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste com data de 9 de dezembro de 1904: ha por bem, conformando-se com a informação prestada nesta data pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado, approvar o referido projecto e orçamento, não devendo porém na execução ser alterada a rasante da linha, estabelecendo-se opportunamente o serviço local de mercadorias e reduzindo a despesa immediata a quantia não superior a 3:500\$000 réis.

Paço, em 24 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a informação, datada de 28 do corrente mez, da commissão nomeada para examinar o troço da linha ferrea de Mirandella a Bragança, compreendido entre as estações de Mirandella e Romeu: ha por bem ordenar que se auctorize a Companhia Nacional dos Caminhos de ferro a abrir provisoriamente á circulação publica o referido troço em conformidade dos horarios approvados por despacho de hoje.

O que se communica ao director geral de exploração de caminhos de ferro para os devidos effectos.

Paço, em 28 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro, relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1905 (segundo semestre do anno economico de 1904-1905) na importancia de 29:051\$185 réis;

Mostrando-se da mesma conta, e da do primeiro semestre do referido anno economico, que o rendimento kilometrico liquido annual d'esta linha foi de 904\$445,4118 réis, superior em réis 209\$445,4118, ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 51:983\$567 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de 62:383\$158 réis e 10:397\$591 réis, proveniente d'aquelle excesso;

Considerando que da referida quantia de 51:983\$567 réis ha a deduzir a de 22:983\$567 réis, já paga pelo Estado, em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, approvada por portaria de 21 de janeiro ultimo;

Ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 20 do corrente mez, approvar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do anno economico de 1904-1905, aquella differença na importancia de 29:051\$185 réis.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos effectos.

Paço, em 28 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta

da liquidação da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1905 (segundo semestre do anno economico de 1904-1905) na importancia de 25:419\$587 réis;

Mostrando-se da mesma conta, e da do primeiro semestre do referido anno economico, que o rendimento kilometrico liquido d'esta linha, excluindo o imposto de transito, foi de 1:015\$972,22 réis, superior em 315\$972,22 réis ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 41:944\$916 réis, differença entre o juro do capital garantido na totalidade de 59:222\$135 réis e 17:277\$219 réis proveniente d'aquelle excesso;

Considerando que da referida garantia de 41:944\$916 réis ha a deduzir a de 16:525\$329 réis já paga pelo Estado, em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico approvada por portaria de 31 de janeiro ultimo;

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 20 do corrente mez, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro como complemento da liquidação da garantia de juro do primeiro e segundo semestre do anno economico de 1904-1905 aquella differença na importancia de 25:419\$587 réis.

O que se communica ao director fiscal de exploração dos caminhos de ferro, para os devidos effeitos.

Paço, em 28 de julho de 1905 — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Convindo providenciar sobre a construcção do caminho de ferro de Mossamedes, mandada executar por decreto de 27 de maio de 1905: ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar o seguinte:

Artigo 1.º A construcção do caminho de ferro de Mossamedes fica a cargo da direcção dos caminhos de ferro de Loanda, creada por decreto de 3 de setembro de 1903, sendo-lhe extensivas as disposições applicaveis do referido decreto e da portaria regia da mesma data.

Art. 2.º O pessoal empregado nos serviços do caminho de ferro de Mossamedes será tirado do quadro temporario da direcção dos caminhos de ferro de Loanda, que para esse fim será augmentado com o seguinte pessoal:

Um engenheiro;
Quatro conductores;
Um chefe de armazens;
Um pagador.

Art. 3.º Para o pessoal empregado nos trabalhos do caminho de ferro de Mossamedes serão reduzidas a metade as ajudas de custo fixadas na tabella do artigo 16.º da portaria de 3 de setembro de 1903.

§ unico. São mantidas as ajudas de custo fixadas aos funcionarios nomeados para o caminho de ferro de Mossamedes em data anterior á d'esta portaria, enquanto se conservarem sem interrupção no serviço do mesmo caminho de ferro.

Paço, em 18 de julho de 1905. — Manoel Antonio Moreira Junior.

Hei por bem, em nome de El-Rei, exonerar Abilio Eduardo da Costa Lobo do logar de director, *ex-officio*, da The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited, para que fôra nomeado por decreto de 16 de abril de 1896 e que serviu com zelo e intelligencia.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de dezembro de 1904. — DONA MARIA PIA, RAINHA RÉGENTE. — Manoel Antonio Moreira Junior.

Attendendo ao merecimento e mais circumstancias que concorrem em João Pinto Leite; hei por bem nomeá-lo para o logar de director, *ex-officio*, da The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited, vago pela exoneração entendida por decreto de 15 de dezembro de 1904 a Abilio Eduardo da Costa Lobo.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de julho de 1905. — REL. — Manoel Antonio Moreira Junior.

Convindo regular as disposições em vigor relativas á fiscalização do caminho de ferro de Benguella, estabelecida pela portaria de 18 de fevereiro de 1903, nos termos do artigo 24.º do contrato approved por decreto de 28 de novembro de 1902;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade concedida pelo § 1.º do artigo 15.º do Primeiro Acto Adicional á Carta Constitucional da Monarchia:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' mantida a direcção fiscal do caminho de ferro de Benguella, estabelecida pela portaria de 18 de fevereiro de 1903.

Art. 2.º A Direcção Fiscal do Caminho de ferro de Benguella incumbem:

1.º Fiscalizar os serviços da construcção e exploração do caminho de ferro de Benguella, de modo que tudo obedeça ás condições do respectivo contrato, e em harmonia com os regulamentos que forem superiormente approvados;

2.º Executar todas as ordens emanadas da Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, correspondendo-se directamente com ella, enquanto durar a construcção do caminho de ferro, e dando-lhe conhecimento de todos os assuntos relativos aos serviços da fiscalização, podendo fazer uso do telegrapho todas as vezes que fôr julgado necessario pelo respectivo director, dando de tudo conhecimento ao governo da provincia;

3.º Prestar todas as informações ordenadas pelo governo da provincia, a cuja fiscalização e superintendencia fica sujeita em tudo quanto respeita á administração;

4.º Corresponder-se directamente com o Governo Geral em casos urgentes ou outras circumstancias extraordinarias, dando de tudo conhecimento ao governo do districto;

5.º Dar mensalmente conhecimento á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos de todos os assuntos que não sejam de mero expediente, e sobre que tenha havido correspondencia com o governo da provincia;

6.º Enviar mensalmente á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos e ao Governo da Provincia, uma nota do estado dos trabalhos, expondo concisamente os assuntos tratados com a companhia e as decisões tomadas em virtude das attribuições que lhe forem conferidas.

7.º Enviar no fim de cada semestre á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos e ao Governo da Provincia, um relatorio sobre os serviços do semestre findo, expondo todas as circumstancias que possam esclarecer as questões relativas ao caminho de ferro.

Art. 3.º O pessoal da direcção fiscal do Caminho de ferro de Benguella, será provisoriamente constituído da seguinte forma:

Um engenheiro-director da fiscalização;
Dois conductores;
Dois apontadores de 1.ª classe;
Dois apontadores de 2.ª classe;
Um amanuense;
Um continuo.

Art. 4.º A nomeação do pessoal da direcção fiscal do Caminho de ferro de Benguella será feita em conformidade das disposições do plano de organização dos serviços de obras publicas, commercio e industria, na Direcção Geral do Ultramar e nas provincias ultramarinas, approved por decreto de 20 de agosto de 1892, aproveitando-lhe as vantagens concedidas pelo artigo 11.º do referido plano.

§ unico. Em caso de urgencia, para prover a qualquer vacatura, ou para attender a qualquer necessidade de serviço superiormente ordenado, poderá o Governo da Provincia nomear, provisoriamente, mediante requisição do engenheiro-director da fiscalização, os individuos que o mesmo director julgue competentes.

Art. 5.º A constituição do quadro do pessoal será modificada á medida que as necessidades do serviço o forem exigindo, devendo o engenheiro-director propôr e fundamentar as modificações que se tornem necessarias.

Art. 6.º O pessoal da direcção fiscal desempenhará os serviços da sua competencia que superiormente lhe forem incumbidos e será obrigado a trabalhar, além do tempo normal, sempre que, por exigencias de serviço, o engenheiro-director assim o determine, sem direito a qualquer gratificação especial.

Art. 7.º Os vencimentos do pessoal da direcção fiscal serão regulados pela tabella seguinte:

	Categoria	Exercicio	Ajuda de custo permanente	Ajuda de custo diaria
Engenheiro-director	720\$000	2:400\$000	1:080\$000	3\$000
Engenheiro-adjunto	720\$000	2:160\$000	900\$000	2\$500
Conductor de 1.ª classe . .	360\$000	1:200\$000	360\$000	1\$000
Conductor de 2.ª classe . .	300\$000	720\$000	288\$000	\$800
Apontador de 1.ª classe . .	240\$000	300\$000	180\$000	\$500
Apontador de 2.ª classe . .	200\$000	240\$000	180\$000	\$500
Amanuense de 1.ª classe . .	240\$000	180\$000	180\$000	—\$—
Amanuense de 2.ª classe . .	180\$000	180\$000	180\$000	—\$—
Continuo	—\$—	219\$000	—\$—	—\$—

§ 1.º As ajudas de custo permanentes fazem parte do vencimento de exercicio.

§ 2.º As ajudas de custo diarias serão abonadas por motivo de

serviço exterior, de forma a não serem excedidos os seguintes limites: engenheiro-director, duzentos e quarenta dias; engenheiro-adjunto, duzentos e setenta dias; conductores e apontadores, trezentos e sessenta dias.

Art. 8.º Todo o pessoal da direcção fiscal tem direito a transportes por conta do Estado, nos termos da legislação provincial, sempre que tiver de viajar em serviço.

Art. 9.º O engenheiro-director centraliza e superintende todo o serviço do pessoal sob as suas ordens, competindo-lhe atribuições analogas ás do engenheiro-director das obras publicas da provincia, ao qual é equiparado.

Art. 10.º No exercicio das suas attribuições, a direcção fiscal do caminho de ferro de Benguella regular-se-ha pelas disposições legais relativas aos caminhos de ferro da metropole e em especial pelos regulamentos de 31 de dezembro de 1864 e 11 de abril de 1868, 15 de março de 1888 e 7 de setembro de 1899, assim como pelo que lhe fôr applicavel das disposições relativas ao serviço de obras publicas da provincia.

Art. 11.º A direcção fiscal do caminho de ferro de Benguella, terá a sua sede provisoria em Benguella, e será installada em edificio do Estado, ou alugado pelo Estado, ficando o Governo autorizado a transferi-la para onde as circunstancias vierem a indicar.

Art. 12.º Ficam revogadas as portarias de 18 de fevereiro de 1903 e de 27 de janeiro de 1905.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de julho de 1905. — REI. — Manoel Antonio Moreira Junior.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa de livretes kilometricos. — Foi approvedo provisoriamente e vae entrar em vigor para experiencia, uma tarifa commum a todas as linhas do Estado de livretes kilometricos.

Estes livretes autenticados com o retrato e a assignatura e válidos por tempo determinado, compõem-se de coupons de 5 kilometros cada um, sommando uma certa extensão e são vendidos com redução, sobre o preço da tarifa geral, variavel e crescente com o total do livrete. E' este apresentado nas bilheteiras, quer do Sul e Sueste, quer do Minho e Douro para em troca do bilhete pedido para cada viagem se cortarem os coupons correspondentes ao percurso respectivo.

Os livretes podem ser individuaes ou collectivos. Estes podem ser utilizados, isoladamente ou em grupo, por diversas pessoas da mesma familia, até o numero de seis, cujos retratos figuram no livrete; podem-o ser tambem para tres socios ou empregados de casa commercial isoladamente ou em grupo.

Os livretes são vendidos para menores percursos, com redução maior e sem a exigencia de retrato a portadores de livretes kilometricos, bilhetes d'excursão ou de banhos de linhas estrangeiras.

O livrete deve ser apresentado com o bilhete sempre que se exija.

Os passageiros teem direito á franquia de 30 kilogrammas de bagagem.

Os livretes podem ser de qualquer das classes.

A nova tarifa, muito vantajosa para o publico, é moldada na tarifa similar, commum a todas as linhas espanholas, que teem tido grande acceitação no paiz visinho.

Se der, entre nós, como é d'esperar, bom resultado, seria conveniente a sua extensão a todas as linhas portuguezas.

Tarifa de reembolsos. — Foi remoldada a tarifa de reembolsos da Direcção do Sul e Sueste, modificando-se os preços e tornando-a applicavel a todas as estações das linhas.

Foi mandada preparar tarifa analoga para as linhas do Minho e Douro.

Tarifa d'excursões. — Foi approveda uma nova tarifa H d'excursões terrestres e fluviaes nas linhas do Sul e Sueste, applicavel ao aluguer de comboios e vapores.

Codificam-se e reveem-se nella as diversas disposições em vigor, tornando-as mais methodicas e accordes com as indicações da experiencia.

Para os comboios o preço é por passageiro com um minimo de cobrança por comboio e kilometro.

Faculta-se a inclusão da 1.ª classe. Ha preços geraes de applicação e preços especiaes para as proveniencias

ou destinos de Lisboa e Setubal. E' consideravelmente reduzida a taxa dos vapores em ligação com os comboios.

Estabelecem-se preços para excursões no rio dentro da barra entre Villa Franca e S. Julião ou fóra da barra até Cascaes.

Bilhetes de ida e volta. — Foi ampliada ás estações de Estremoz, Borba e Villa Viçosa a tarifa A de bilhetes de ida e volta do Sul e Sueste, ficando aquellas estações com bilhetes d'esta especie para as relações com Lisboa, Setubal, Evora, Beja e Faro e vice-versa.

Transportes de cortiça. — A estação d'Estremoz, Borba, Villa Viçosa e Ameixial ficam formando uma zona para os transportes de cortiça para o Barreiro, applicando-se-lhes o preço especial da alinea D da tarifa especial n.º 13, p. v.

NOTAS DE VIAGEM

V

Pittsburgo — A praga photographica — Companhia Westinghouse — Cincinnati — Um bello dia no campo — S. Luiz e a sua grande estação — O tumulo de Lincoln.

Pittsburgo é, como dissémos, a cidade do ferro, do fumo, do negrume, o que lhe imprime um caracter infernal muito suggestivo. *Ville en fer* lhe chamámos, por gracejo, e mais tarde vimos que alguém, antes de nós, fizêra igual calemburgo.

Tão grande é a povoação, tão distanciadas as grandes fundições e altos fornos em que se trabalha o ferro e o aço para todas as applicações, que foi necessario levar ali os congressistas em comboios especiaes, dentro dos quaes se passou uma boa parte do dia, circulando na cidade e proximidades.

A commissão local preparára nesses comboios toda a commodidade para os convidados. Não só o material — carros estofados, vastos, — era excellente, como a cada momento eram offerecidos refrescos, licores, charutos, interessantes carteirinhas de couro com um primoroso guia da excursão, mappas dos arredores, plantas da cidade, etc., etc.

Infelizmente d'esta, que tão bem se poderiam gozar os pittorescos aspectos, das janellas do comboio que serpenteou por quasi todos os seus bairros, arredores e bellas pontes, quasi nada se viu porque augmentando o negrume ordinario da atmospheria, sempre carregada de fumo de milhares de chaminés de fabricas, a chuva caiu por vezes, com força.

Isso valeu que — só ali — nos livrassemos d'uma infernal praga que infesta toda a America — as machinas photographicas. Durante um mez que durou o congresso, com as suas sessões, estudos, excursões e festas, não foram menos de cem as vezes que os senhores photographos nos fizeram estar em posição, para nos tirarem em grupos; isto é, a 6 minutos cada vez foram 10 horas de viagem consagradas a estes artistas que logo nos davam o seu bilhete para, se quizessemos, podermos obter uma prova do seu trabalho, no dia seguinte, mediante um ou dois dollars.

Já se vê que não fizeram mau negocio, sendo a unica classe que, na America, se serviu do congresso para fins especulativos.

Pena foi que, tendo-se tirado tantas photographias, não haja uma da sessão de inauguração ou da final em que, verdadeiramente, só congressistas figuravam.

Em Pittsburgo os excursionistas visitaram, entre outras, as vastas officinas da poderosa companhia Westinghouse, que se podem dizer não só as mais importantes dos Estados Unidos como do mundo, na especialidade dos trabalhos electricos, que foram tambem dos mais interessadamente examinados pelos visitantes.

Chega a ser estonteador o aspecto d'aquellas vastissimas e bem organizadas officinas, onde trabalham alguns milhares de homens e de mulheres, preparando desde o mais pequeno pertence electrico até o mais poderoso

dynamo, d'aquellas naves enormes onde giram os tornos preparando as peças mais importantes, passou-se depois à experiência dos novos freios que, a uma voz dada, foram postos em movimento, suppondo-se dois comboios vindo em grande velocidade um contra o outro. O effeito foi maravilhoso: os freios de todos os 50 vehiculos de cada trem cerraram em 6 segundos; quer dizer que mesmo suppondo que os trens viessem ambos á velocidade de 90 kilometros á hora, avistando-se apenas a 200 metros começariam logo a afrouxar e viriam parar andando só 75 metros, parando ainda a 50 metros um do outro.

Depois fez-se o ensaio da applicação não só do freio como do sistema de engate Westinghouse e ligação dos tubos do freio, num comboio de 50 vagons de mercadorias. O comboio, indo a toda a velocidade, foi cortado em varias secções e cada uma d'ellas parou apenas a duas revoluções da roda.

Por fim fizeram-se varias experiencias com a nova locomotiva electrica Baldwin-Westinghouse, de corrente alternativa monophasica, que provaram a excellencia d'esta machina.

O resto do dia passou-se em visitas ás grandiosas officinas da industria do aço, onde os excursionistas viram, com assombro, os trabalhos de peças de blindagem de 0",30 d'espessura, de carris de 40 kilogrammas e outras; os altos fornos que, por entre as brumas que envolviam a cidade, elevavam até o ceu os seus penachos de fogo.

Simplemente deslumbrante!

Para dar aos leitores uma rapida noção do que é esta extraordinaria cidade, bastará dizer-lhes que ella é a primeira do mundo na producção do ferro, aço, placas de estanho, tubos, machinas electricas, carvão, vidro, petroleo, rollhas, etc., sendo em 1903, 450 mil contos o valor da producção das suas 5.000 fabricas em que trabalham 250.000 empregados e que representam um capital de 500 mil contos.

No que se refere ao ferro e aço, a producção de todo o mundo, em 1902 foi de 33 milhões de toneladas; Pittsburgh entrou nesta verba com 14.000.000 de toneladas, mais do que toda a Grã-Bretanha. Na de carris quasi que eguala a producção total ingleza, que foi de 750.000 toneladas, produzindo Pittsburgh 712.500 toneladas.

No dia seguinte a viagem faria nova *étape* em Cincinnati, a bella capital do Ohio, onde bem differentes attractivos nos esperavam.

«Cada qual dá o que tem» diz o proverbio, e Cincinnati sendo a terra dos prados azues, da alegria sincera e familiar, dos bellos exemplares hypicos, deu aos excursionistas um passeio de campo que lhes refrescou o espirito um pouco cansado já de ver fabricas, officinas, estações, tunneis; deu-lhes um dia alegre, como entre vellos amigos que se encontram; mostrou-lhes os bellos cavallos das suas apuradas raças entre os quaes havia um no valor de cem contos de réis; fez-lhes ouvir as canções dos seus camponezes, ao som da guitarra e do violão enquanto, sentados na relva fresca nos era servido um lanche delicioso, regado pela bebida local: agua gelada com wiskey tendo mergulhado um ramo de ortelã pimenta, verde. Agradabilissima aquella digressão, a primeira parte da qual foi feita, entre Cincinnati e Lexington, nas bellas carruagens da Companhia Queen & Crescent Route, assim chamada por ligar a cidade-rainha, Cincinnati, á cidade *crescente*, Nova Orleans.

Teremos, mais tarde, que nos referir, de novo ao excellente serviço d'esta que melhor pudemos apreciar no percurso de Chattanooga a Nova Orleans. Naquelle pequeno trajecto notámos logo que é esta uma das linhas melhor construidas, sendo suavissimo o movimento á velocidade de cerca de 70 kilometros.

Aos excursionistas foram dados lindos livrinhos descriptivos intitolados «Da janella» mostrando tudo o que se vê da janella do comboio durante o trajecto por esta rede.

O dia seguinte passou-se em S. Luiz, a grandiosa cidade capital do Missouri que tão fallada se tornou no anno passado por motivo da sua grande exposiçáo.

D'esta restam de pé ainda alguns edificios que nos dão ideia do gosto artistico do seu conjuncto.

Mas o que mais tinhamos que examinar é o monumento que mais brilha hoje na cidade é a sua *Union Station*, uma das mais bellas do mundo.

Tão minuciosamente a examinámos, tão grandiosa ella é, tão primorosos livros da sua descripção nos foram offerecidos que nos dedicaremos a tratar d'este deslumbrante edificio em artigo especial, mais tarde, quando o autor d'estas *notas* regressar da longa viagem que está realizando.

Uma observação cabe aqui sobre uma especialidade dos Estados Unidos á qual pertence esta estação central:

Estas grandes estações no centro das cidades, não são, como na Europa, d'esta ou d'aquella companhia, exclusivamente, Podem mesmo não ser de nenhuma companhia ferroviaria; são como que uma casa d'aluguer, com varios inquilinos. Regularmente são as companhias de caminhos de ferro que formam em commum uma outra companhia que construe a estação e a aluga a cada companhia que ali quer fazer serviço, dando-lhe accomodações para o seu pessoal, escriptorios, armazens, etc., em separado. Teem por isso que ser vastissimas.

As companhias fazem as suas linhas d'acesso e pagam o aluguer da parte que utilizam, o que representa os proventos da companhia constructora.

S. Luiz, como todas as cidades americanas, é extensissima, de um commercio intenso e importantissimo, e de grande actividade industrial.

Ahi foram visitadas as officinas de uma companhia bem conhecida em Lisboa pelos seus excellentes productos, de que nós nos servimos diariamente.

Referimo-nos aos carros electricos que a companhia Carris teve o bom conselho de encommendar á *S. Louis Car Co.* uma das melhores fabricas de vehiculos d'este genero.

Esta companhia fabrica-os não só para tracção electrica como para as proprias companhias de vias ferreas americanas. Ali nos foram mostrados pelo amavel director da companhia luxuosas carruagens, algumas destinadas a linhas de grande trajecto, com todas as commodidades, inclusivê leitos, cosinha, etc.

E' muito notavel, em S. Luiz, o bairro dos parques particulares rodeando cada habitação em que, a par do luxo, se nota aprimorado gosto na construcção.

Partindo pela linha da companhia «Illinois Central» em direcção a Chicago, os convidados detiveram-se em Springfield para visitarem o tumulo de Lincoln. Era justa esta homenagem ao arrojado luctador pela libertação dos escravos.

Nessa noite dava-se entrada na capital do Illinois, a grande Chicago cuja descripção trataremos no seguinte artigo.

De Paris á America por Lisboa

Com o presente n.º distribuimos a tarifa das viagens directas entre Paris e Rio de Janeiro, ou Montevideu e Buenos-Aires, com passagem por Lisboa. A modicidade dos preços, 188\$000 réis para o Rio e 222\$000 réis para Montevideu ou Buenos-Aires, deve por certo fazer convergir a Lisboa uma grande quantidade de viajantes.

O immenso alcance d'esta medida é de molde a não ser necessario encarecê-la; salta bem aos olhos. Mas para que a sua efficacia seja tão grande quanto póde sê-lo, é necessario que acabem de uma vez com as péas que lazaretos e passaportes põem ao bom desejo dos forasteiros para se aproveitarem das vantagens que esta tarifa lhes proporciona.

As nossas relações commerciaes com a Republica Argentina tendem a estreitar-se. D'ahi hão de resultar inevitavelmente relações d'outra ordem que provoquem a necessidade dos habitantes d'aquella região da America virem a Portugal.

O preço da viagem, 180\$000 réis é deveras convidativo, bem como o não é menos o da viagem do Rio de Janeiro ou de Santos, 157\$000 réis, em primeira classe.

A validade dos bilhetes para Paris, sendo de quatro mezes, a grande corrente dos viajantes americanos que

se dirijam ao centro da Europa, ha de sem duvida escolher Lisboa para ponto de desembarque, tornando uma realidade a formula hyperbolica de que Lisboa é o caes da Europa.

Ao governo cumpre não afugentar essa corrente com as difficuldades quarentenarias, fiscaes e outras de qualquer especie.

E' a população fluctuante que faz a riqueza das grandes capitaes. E' ella que sustenta os theatros, que enche os hoteis, que frequenta os cafés e os restaurantes, que dá vida e movimento ás localidades.

Nós temos muito que mostrar aos estrangeiros. Tornemos-lhes conhecidas as bellezas do nosso paiz por meio de albuns illustrados, cartazes artisticos, façamos propaganda das nossas maravilhas architectonicas, da nossa vegetação, dos nossos monumentos, das nossas montanhas, das nossas thermas, do nosso clima, em fim.

Lisboa póde ser uma opulenta estação de inverno. Toda a nossa costa uma série de estações balneares; Cintra e Bussaco, deliciosas estações de verão.

Façamos valer o que temos; sigamos o exemplo das nações estrangeiras que não deixam os seus credits por mãos alheias, não se poupando a despesas para chamar a corrente dos viajantes que todos os annos aos milhares lá vão deixar o seu dinheiro, e muitas vezes tendo bem menos que vêr e admirar do que encontrarão no nosso Portugal.

Mas para isso é preciso demolir a grande muralha que nos isola: os passaportes reforçados com as quarentenas.

O tunnel de Boston

O tunnel de Boston, na linha oriental de Boston, recentemente aberto á exploração apresenta varios detalhes de verdadeiro interesse technico.

Em toda a sua extensão, duas milhas approximadamente, tem via dupla.

Desde uma das estações terminus até uma das intermédias estende-se um conducto para ventilação, que corre na parte superior da galeria. Tem de secção transversal trinta e oito pés quadrados.

Pelo tunnel correm tres sistemas de conductores. Pelo centro, passam os cabos transmissores da energia que pertencem a companhia concessionaria da linha, e dois aos lados pertencentes um á Companhia de iluminação electrica de Edison, e outra á Companhia de Telegraphos e Telephones de New England.

A todo o comprimento da dupla via ha uns contracarros, separados dos carris de serviço por um afastamento de uma pollegada e tres quartos e cujas cabeças se levantam acima d'aquelles uma polegada. Esta disposição assegura praticamente a impossibilidade de descarrilamento.

O tunnel é illuminado por tres filas de lampadas incandescentes de 16 velas a 110 volts, com intervallos de doze pés, podendo alimentar-se independentemente do circuito geral do trolley por tres focos exclusivos, o que assegura a premanencia da iluminação sem que fique sujeita a qualquer avaria do sistema geral de produção da energia.

As linhas ferreas do mundo

Pelas estatisticas publicadas numa revista allemã, vê-se que em 1902 havia em exploração 837,416 kilometros de linhas ferreas, divididas da seguinte fórma:

Europa, 296:051; America, 421:571; Asia, 71:372; Africa, 23:417; Australia, 25:005.

O paiz que possui a rede de caminhos de ferro mais extensa é os Estados Unidos do Norte da America, 300:000 kilometros. Este facto explica-se não só pela grande extensão do seu territorio, como tambem pelo assombroso movimento do seu commercio e da sua industria.

O numero de pessoas que prestam serviços nas linhas norte americanas, desde os directores até os mais hu-

mildes empregados, eleva-se a 1.192:315. Um verdadeiro exercito, formado por 225:422 guarda-freios e conductores, 148:315 machinistas, 150:615 fogueiros, 228:280 agulheiros e 229:592 operarios. Nas direcções e serviços centraes ha 41:000 empregados.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, em Janeiro a Março

(Valores em mil réis)

Importação para consumo	1905	1904
I—Animaes vivos	503.255	901.367
II—Materias primas para as artes e industrias.....	6.346.520	7.042.073
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.634.437	1.925.681
IV—Substancias alimenticias	5.016.296	3.393.017
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	832.801	873.236
VI—Manufacturas diversas.....	1.221.080	1.192.274
Taras.....	25.978	23.854
Totaes	15.580.367	15.351.502
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	718.217	1.343.281
II—Materias primas para as artes e industrias.....	1.278.456	1.294.926
II—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	407.168	564.925
IV—Substancias alimenticias.....	3.709.581	3.589.314
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	16.123	26.216
VI—Manufacturas diversas.....	456.954	508.814
Totaes	6.586.499	7.327.476

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1905

Pouco movimento na maior parte dos valores, com excepção das acções da Companhia do Assucar de Moçambique.

Acções do Banco de Portugal mantiveram o preço de 178\$000 réis.

Inscrições de 3 % ao comprador mantiveram o preço de 41 % e 41,05 %.

Inscrições de 3 % assentamento mantiveram-se entre 41,45 e 41,40.

Acções da Companhia dos Tabacos de coupon, os preços regularam entre 122\$200 e 121\$800.

Acções da Companhia dos Fosforos subiram a 65\$000 réis, ficando hoje a 64\$000 réis.

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro baixaram de 68\$000 a 66\$800 réis. Obrigações do 2.º grau baixaram de 52\$500 a 51\$900 réis.

Acções da Companhia do Assucar de Moçambique subiram de 59\$700 a 65\$300 réis, tendo baixado a 60\$200 réis, ficando compradores a 61\$000 réis para esta liquidação.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	50 1/16	—	Desconto no Banco
" cheque...	49 13/16	49 11/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	572	573	No mercado.....
" cheque.....	574	576	Cambio do Brazil...
Berlim 90 d/v.....	235	236	Premio da libra...
" cheque...	238 1/2	240	e
Francfort 90 d/v.	235 1/2	236 1/2	\$370
" cheque....	238 1/2	240 1/2	
Madrid cheque....	720	727	

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

JULHO

BOLSAS	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31
Lisboa : Inscrições de assent.	41,34	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	42,15	41,40
» coupon ..	41,05	41,01	41,05	41,05	41	41	41	41,05	41,05	41,05	41,01	41,05	41,05
Obrig. 4 % 1888.....	-	20.300	20.250	20.250	20.250	-	-	-	20.200	20.200	20.150	-	-
» 4 % 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52.500	-	-	-
» 4 % 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62.000	-	62.000	62.000
» 4 1/2 % assent.....	-	-	-	-	-	-	62.000	-	-	61.000	-	-	61.000
» 4 1/2 % coupon int..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66.200	66.100	66.000	-
» externo 1.ª série....	66.300	66.200	66.200	66.200	66.200	66.200	66.200	66.300	-	66.200	66.100	66.000	-
» 3 % 1905.....	9.450	9.450	-	9.450	-	9.450	9.450	9.450	9.450	9.450	9.450	-	9.450
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	-	178.000	-	* 180.500	178.000	-	-	178.000	178.000	178.000	178.000	178.000	178.000
» » Commercial.....	132.000	132.000	-	-	-	-	-	-	133.000	-	133.000	133.000	-
» » Nac. Ultramarino	-	99.500	99.500	-	-	99.600	99.800	99.800	99.900	-	-	-	-
» » Lisboa & Açores	118.000	118.000	-	118.000	-	118.000	-	-	-	118.000	-	-	118.000
» Tabacos coupon....	121.800	122.000	122.200	-	122.000	122.200	121.700	121.800	121.900	121.800	121.500	-	120.500
» Comp. Phosphoros..	-	62.800	62.800	62.800	63.100	64.200	61.000	64.200	64.800	65.000	64.600	64.200	64.000
» » Real.....	68.300	-	68.000	-	-	-	-	-	-	-	67.000	67.000	66.900
» » Nacional.....	-	10.500	10.450	-	10.450	-	-	10.400	-	-	10.400	10.300	-
Obrig. prediaes 6 %.....	91.600	-	-	-	94.600	93.000	-	-	-	-	-	93.200	-
» » 5 %.....	88.500	88.500	88.500	88.650	88.500	88.500	88.650	88.650	88.650	88.650	88.500	88.650	-
» C.ª Beira Alta.....	-	33.600	-	-	33.900	-	-	34.200	-	34.500	34.450	34.400	33.400
» » Real 3 % 1.º grau	-	-	73.000	-	-	-	-	72.600	-	-	-	-	73.000
» » » 3 % 2.º	52.500	-	-	52.500	52.400	52.400	52.500	-	-	-	-	-	51.900
» » Nacional 1.ª série.	-	-	-	72.300	72.300	72.300	-	-	-	-	-	-	-
» » Atravez d'Africa..	88.600	-	-	-	88.700	88.700	88.800	-	88.900	88.700	88.800	-	88.600
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	67,50	67,55	67,75	67,70	67,65	68	67,95	68,02	67,95	67,95	67,80	67,90	-
Accções Comp. Real.....	350	-	348	351	350	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	35,25	35	-	-	-	-	-	34	-	-	-	-	-
» Madrid-Zaragoza....	275	274	278	282	278	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	168	-	169	-	167	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	380	-	-	383	-	382	382	382	-	-	383	-	-
» » » 2.º	272	270	270	270	271	270	270	270	270	-	269	270	-
» » Beira Alta....	-	-	-	-	174	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	124	124	122,50	122,50	122,50	-	121,75	121,25	122	-	122	-	-
Londres : 3 % portuguez.....	67,62	67,62	67,75	67,75	67,75	-	67,87	67,87	67,87	67,87	67,87	67,87	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	92,40	91,81	-	92,12	-	-	-	92	92,06	92,43	-	-	-

* 1.º de 1095.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905			1904			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1905	1904	1905	1904
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	2 8 Jul 693	98.527.000	142.174	693	98.770.181	142.525	2.255.696.000	2.252.962.942	2.733.058	-
		9 15 " "	96.080.000	138.643	"	98.770.181	142.525	2.351.776.000	2.351.733.123	42.877	-
		2 8 Jul 380	12.994.000	34.194	380	13.853.819	36.457	317.846.000	322.199.058	-	4.353.058
	Nova rede garantida.....	9 15 " "	13.028.000	34.284	"	13.853.819	36.457	330.874.000	336.052.877	-	5.178.877
COMPANHIA REAL	Vendas Novas....	2 8 Jul 70	1.690.000	24.142	70	1.689.000	24.128	46.742.000	36.450.000	10.293.000	-
		9 15 " "	1.686.000	24.085	"	1.689.000	24.128	48.429.000	38.139.000	10.290.000	-
Sul e Sueste.....		21 31 Mai 550	32.548.475	59.179	528	35.972.925	68.130	439.437.221	459.321.554	-	19.884.333
		1 10 Jun " "	29.814.740	54.208	"	32.479.825	61.514	469.251.961	491.801.379	-	22.549.418
Minho e Douro.....		11 20 Mai 343	38.364.672	111.850	343	33.772.747	98.462	515.609.737	458.777.599	57.832.138	-
		21 31 " "	41.583.343	121.234	"	40.968.815	119.442	558.193.080	499.746.414	58.446.666	-
Beira Alta.....		4 10 Jun 253	7.115.315	28.123	253	7.218.521	28.531	167.279.093	161.362.947	5.916.146	-
		11 17 " "	5.759.057	22.763	"	6.026.561	23.820	173.038.150	167.389.508	5.648.642	-
Nacional — Mirandella e Vizeu.....		18 24 " "	9.803.637	38.749	"	8.976.045	35.478	182.841.787	176.365.553	6.476.234	-
		18 24 " "	1.820.194	17.335	105	1.862.281	17.736	41.355.096	41.530.051	-	174.955
Guimarães.....		1 10 Jun 34	2.450.935	72.086	34	2.599.520	76.456	36.021.411	35.020.958	1.000.453	-
		11 20 " "	2.569.735	75.580	"	2.739.355	80.569	38.591.146	37.760.313	830.833	-
Porto á P. e Famalicão		-	-	-	64	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha....		24 30 Jun 3681 Ps.	1.922.623	522	3681 Ps.	1.902.062	516	49.330.479	51.901.449	-	2.570.970
		1 7 Jul " "	2.228.644	605	"	2.200.638	601	51.559.123	54.102.087	-	2.542.964
Madrid — Zaragoza — Alicante.....		2 8 Jul 3650	1.833.011	502	3650	1.716.436	470	51.222.577	52.145.748	-	923.171
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes.....		25 1 Jul 1067	396.859	371	1067	404.949	278	10.343.503	10.518.438	-	174.935
		2 8 " "	391.046	366	"	357.644	335	10.734.550	10.876.082	-	141.532
Madrid-Caceres.....		25 1 Jul 429	89.601	208	429	97.689	227	2.208.693	2.360.662	-	151.969
		2 8 " "	99.086	230	"	99.588	232	2.307.780	2.460.250	-	152.470
Zafra a Huelva.....		2 8 Jul 180	53.740	298	180	33.725	187	1.276.376	1.064.241	212.135	-
		9 15 " "	55.911	310	"	37.098	206	1.332.287	1.101.338	230.949	-
		16 22 " "	60.530	336	"	44.886	249	1.392.818	1.146.225	246.593	-

Recueil de types de ponts pour routes

Com o título *Recueil de types de ponts pour routes* publicou o sr. Maurice Koechlin administrador director da companhia de construcção de Lavallois-Perret, um interessante trabalho que constitue um precioso guia pratico na construcção de pontes, dos tipos usuaes, metallicas empregada nas estradas ordinarias.

O livro pertence á *Encyclopédie des travaux publics*, da casa editora de Paris, Ch. Béranger.

Occupá-se primeiramente da escolha dos tipos de pontes segundo a carga que deve suportar, segundo o vão e segundo a largura.

Os vãos escolhidos são de 4^m, 8^m, 10^m, 15^m, 20^m, 25^m, 30^m. Com estes facilmente se concluem os intermediarios.

Para cada um d'estes tipos com as suas variantes segundo são para uma ou mais vias, com passeios ou não, apresenta os desenhos respectivos e para os calculos das dimensões as tabellas com os momentos de inercia, tanto para o caso das vigas em I cheias, como para as vigas compostas de 4 cantoneiras, até 120×120×15, e duas soleiras até 0^m,1 de largura, para as cantoneiras isoladas de ramos eguaes ou deseguaes, para os ferros em U e em T, para os ferros zorés, dando ao mesmo tempo os pesos por metro corrente do ferro mais usualmente empregados nestes trabalhos.

Seguem-se tabellas sobre os rebites com os esforços ao troncamento a que póde resistir segundo o regulamento francez; sobre o peso das chapas, barras e vergalhões e ainda outras de utilidade para a redacção dos projectos.

Occupando-se em seguida rapidamente das formulas empregadas nos calculos e em especial os do troncamento longitudinal, dos rebites, das cantoneiras e ferro perfilados, do vento e das flexas, das cobre-juntas, passa logo a exemplificar com o estudo de varios tipos de pontes.

O calculo é completo e disposto de modo que só nisso vae um exemplo a imitar.

A primeira ponte estudada é de 4^m,0 de vão e 4 de largura.

Tem 2 banzos exteriores de viga cheia e uma longarina média de alma menos alta. Entre os banzos e a longarina estão carlingas a 0,95 que supportam abobadilhas de tijolo coberta de beton que sustenta o pavimento de Mac-Adam.

Calcula-se a carlinga, as vigas principaes e as intermédias attendendo á carga permanente e movel e ao trabalho do metal; calcula-se a pressão nos apoios e flechas e faz-se seguidamente a medição da obra. Seguem-se do mesmo modo os projectos para pontes diversas com vãos maiores e viga de rotula sempre com a mesma concisão, o mesmo methodo. O atlas com as suas figuras claras ajudam á comprehensão da materia.

Este livro é em resumo um precioso auxiliar na mão de um engenheiro; guia e modelo em muitos casos, sempre uma obra que se consulta com proveito, apresentada modestamente sem alardes mathematicos e sem pretensões a servir para a construcção de qualquer ponte.

O. S.

Publicações recebidas

Associação dos Jornalistas de Lisboa. — Recebemos o relatório da direcção referente á gerencia de 1904.

Por ella se vê o zelo e economia com que procedeu a dedicada direcção, conseguindo fazer todas as despesas durante um anno com a limitadissima verba de cento e cincoenta e sete mil réis.

Esta sympathica associação tem capitalizada a esta data a quantia de 2:339\$155 réis, e em caixa a quantia de 284\$570 réis. Como se vê o seu estado é prospero e demonstra o muito zelo que na gerencia tem empregado a direcção.

Cosinhas Economicas de Lisboa. — Temos presente o relatório da direcção relativo á gerencia da humanitaria instituição que tanto bem faz ás classes menos protegidas da fortuna.

Se entre nós a miseria é grande, certo é que o espirito d'altruismo, que a caridade, não é menor.

O numero das varias rações vendidas em todas as cosinhas durante o anno findo foi de 2.812.736, que deixaram o prejuizo de 13:342\$500 réis.

Este deficit da exploração é coberto pela caridade das almas bondosas que se condoem dos desgraçados, e apesar de todas as difficuldades com que a gerencia tem a luctar, graças ao espirito generoso da alma portugueza, a Sociedade das Cosinhas Economicas fechou o anno de 1904 com um saldo de 1:516\$982 réis.

Repetimos, se a miseria é grande em Lisboa, a caridade não é menor. E a sympathica instituição é a distribuidora de toda essa Caridade.

O Progresso de Lourenço Marques. — Do sr. Clemente Nunes de Carvalho e Silva, recebemos um memorandum em que explica os motivos da suppressão d'aquelle jornal, que justifica com varias notas e documentos annexos.

Agradecemos a offerta.

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

Foi requerida a concessão d'uma linha electrica entre o Lumiar e Bucellas, para o transporte de viajantes e mercadorias.

Belgica

A Belgica foi o paiz que com maior rapidez desenvolveu as suas linhas ferras. Não querendo perder o lugar adquirido na sua marcha de progresso e civilização trata de ser o primeiro paiz que substitua radicalmente a tracção a vapor pela electrica.

O Estado encarregou um engenheiro de estudar essa transformação.

Do relatório agora apresentado vê-se que bastam tres estações centraes em todo o territorio belga para formar a energia necessaria ao grande trafego das suas linhas.

E' a Belgica o primeiro paiz que implanta a tracção electrica de uma forma definitiva e completa em toda a sua rede ferroviaria.

Uruguay

Em Buenos Aires constituiu-se uma companhia com o capital de 750.000 duros, que tem por fim substituir todos os trens de praça e aluguer, por automoveis electricos.

O numero de trens naquellas condições existentes em Buenos Aires são 3.000.

A companhia conta pôr em serviço 3.500 automoveis electricos.

Africa do Sul

Vae ser inaugurada, por estarem já concluidos os trabalhos, uma linha electrica de tremvias entre Kimberley e Alexanderfontein.

Tem sete milhas de extensão.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha do Corgo. — Estão muito adeantados os trabalhos de construcção do caminho de ferro do Valle do Vouga, esperando-se que possa ser inaugurado ainda este anno. A parte do Tanha deve ficar concluida por estes dias.

Mirandella a Bragança. — Continuam com grande actividade os trabalhos da linha ferrea de Mirandella a Bragança, devendo nos fins de agosto inaugurar-se a exploração dos 4 kilometros de Grijó a Macedo, e em fins de setembro ou principios de outubro a de 14 kilometros de

Macedo á estação de Quintella, proximo a Valdez e Sendas.

Em dezembro, abrirá á circulação o troço de 13 kilometros da estação de Quintella a Santa Comba.

A'manhã é inaugurado o troço de Mirandella a Romeu. **Livração a Amarante**. — Continuam activamente os trabalhos nesta linha, apesar das difficuldades que tem havido na expropriação de varias tratos de terreno.

Comboios tramways. — Aproveitando o percurso diario que actualmente ha em cada sentido de uma machina isolada entre Faro e Tavira vae ser estabelecido mais um grupo de tramways entre aquellas duas cidades.

Passageiros em comboios de mercadorias. — Para facilitar certas relações no Alentejo foi determinado que o comboio n.º 65 leve diariamente entre Casa Branca e Beja uma carruagem de 3.ª classe e os n.ºs 89 e 88 o mesmo entre Beja e Faro.

O comboio n.º 65 parte da Casa Branca ás 2 horas e 42 minutos da manhã, depois da chegada do comboio 34, de modo que dá mais uma correspondencia desde Villa Viçosa para as estações além de Casa Branca até Faro; chega a Beja ás 5 horas e 44 minutos da manhã facilitando aos passageiros das immediações a ida á capital do districto a horas convenientes e o regresso no mesmo dia.

O comboio n.º 89 parte de Beja ás 9 horas e 19 minutos da manhã facilitando as relações com a parte sul do districto, visto que o primeiro comboio, o n.º 5, só sae á 1 hora e 40 minutos da tarde.

Estremoz a Villa Viçosa. — Foi examinado por uma commissão technica composta dos srs. conselheiros Mattos Eça e Taborda, o troço da linha d'Evora, entre Ameixial e Villa Viçosa e considerado em condições de ser aberto á exploração o que se effectua hoje.

O novo troço mede 23 kilometros, tendo ao kilometro 6,9 a nova estação d'Estremoz junto das portas de Santa Catharina; ao kilometro 12,2 o apeadeiro dos Arcos para serviço de grande e pequena velocidade; ao kilometro 18,3 a estação de Borba junto da villa; ao kilometro 23 a de Villa Viçosa ao fundo do campo do Carrascal.

A linha não tem obras d'arte dignas de menção. O trabalho principal foi uma extensa trincheira de difficilissima execução pela natureza da rocha e pela sua disposição, existente entre Estremoz e Ameixial. Para poupar tempo o material da via para os 16 kilometros além de Estremoz foi transportado pela estrada ordinaria fazendo o assentamento a zorra enquanto se perfurava a trincheira.

Lobito. — Continua a chegar a Africa grande quantidade de material para aquella linha. Os trabalhos proseguem com grande actividade.

Beira. — Já foram apresentadas ao governo as novas tarifas, revistas, dos caminhos de ferro da Beira, Mashona e Rhodesia.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

As linhas francezas por combinação resolveram introduzir um melhoramento no serviço, de grande utilidade para o publico.

Até agora quando um passageiro dirigindo-se de um ponto para outro tinha que passar por Paris, via-se obrigado a retirar as suas bagagens á entrada na cidade, sujeitar-se ás formalidades do fisco, fazê-las transportar para a outra estação e ali despachá-las novamente.

Agora não. De qualquer parte da França toma-se bilhete para o ponto de destino, via, Paris, sem taes inconvenientes, sendo as bagagens transportadas em carroças pertencentes aos caminhos de ferro, sem que o viajante tenha de preocupar-se com ellas.

ITALIA

O Estado resgatou todas as linhas ferreas italianas, á excepção de 2.000 kilometros pertencentes á Companhia Meridional.

AUSTRIA

Está aberta ao publico a linha de Saar-Tishnowitz e Troppau-Gratz.

Foi dada a concessão para a construção de uma linha de secção normal entre Aujerd e Luhatschowitz.

Concluíram os trabalhos preparatorios da linha de Weehselbahn, podendo considerar-se garantida a construção do ramal Friedberg-Auspang.

BRAZIL

Foram inaugurados a 19 do mez passado os trabalhos nos caminhos de ferro do noroeste do Brasil, que atravessa importantes regiões do Estado de S. Paulo até o de Matto Grosso.

CHINA

Estão quasi terminados os trabalhos de construção da linha de Hanken a Pekim. Actualmente estão já abertos á exploração publica 1.200 kilometros, faltando apenas terminar 70 kilometros.

Entre as obras d'arte d'este ultimo troço figura a ponte sobre o rio Amarello que, espera-se, ficará pronta em outubro proximo.

Notas varias

O telephone na Suecia. — Stockolmo é de todas as cidades do mundo aquella em que o serviço telephonico está mais aperfeiçoado.

Além das estações publicas e particulares no interior dos edificios, ha tambem locutorios pelas ruas.

São uma especie de kiosques que servem de ornamentação nas grandes arterias de transito e ao mesmo tempo são de grandissima utilidade para o publico.

Quem quer utilizar-se d'elles, por uma fenda que ha para esse fim introduz uma moeda correspondente a um vintem, como nas balanças que vemos entre nós pelas praças publicas. A porta do kiosque abre-se automaticamente e a pessoa que quer fallar entra no recinto em que está o aparelho telephonico.

Mas isto é só para paizes civilizados.

Imans elevadores. — A *Allgemeine Electricitas Gesellschaft* adoptou nas suas officinas um sistema de aparelhos elevadores nos quaes as peças são levantadas á altura desejada unicamente pela força attractiva de um electroimán.

Claro está que estes guindastes servem apenas para levantar peças de ferro ou de aço.

Quanto ao consumo de energia, os imans simples para elevar corpos de superficies planas e cuja força chega a 2.000 kilogrammas, consomem um kilovatio.

Os outros imans, os que teem polos de formas especiaes para elevarem peças de superficies curvas ou irregulares, no caso mais desfavoravel fazem o dispendio de quatro kilovatios e meio para produzirem a força attractiva de 1.500 kilogrammas.

Os desastres nas linhas americanas. — De outubro de 1903 a outubro de 1904, os desastres occorridos nas linhas dos Estados-Unidos produziram a morte de 1.122 pessoas e ferimentos em 5.260.

Neste numero não entram os accidentes succedidos em resultado de individuos atravessarem as linhas, e subirem ou descerem com os comboios em andamento.

Aquelle total é apenas o resultado de choques e descarrilamentos e dá uma média de tres mortes e quinze feridos por dia.

A electricidade appl'cada aos diques. — Uma casa de Nova-York construiu um dique fluctuante accionado pela electricidade.

O dique mede 78 metros de comprimento na parte inferior e 56 na superior, por 26 metros de largo.

Póde descer seis metros abaixo da sua posição normal, isto é, quando está a secco.

E' dividido em quatorze compartimentos estanques, munido cada um d'elles de duas bombas; estas são accionadas por um motor electrico de 100 cavallos.

Com a maxima força do motor, o dique esvasia os 3.000 metros cubicos de agua que o enchem em trinta e cinco minutos.

Um tunnel sob o Niagara.— Nas cataratas do Niagara, sob a famosa queda de Horeshoe, terminaram as obras do tunnel.

A comissão encarregada de embellecer e conservar aquella maravilha mandou construir aquella obra que permite admirar pela parte inferior a soberba massa d'agua, sem que os visitantes corram o menor perigo, nem mesmo o de se molharem.

Por meio de um ascensor electrico chega-se a um poço de trinta e nove metros de profundidade, d'onde se passa para o tunnel que se desenvolve em uma curva de duzentos e quarenta metros de extensão, sob a catarata.

Em varios pontos ha uma especie de gaiolas de cristal guarnecidas de commodos assentos, d'onde se observa a queda das aguas.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assembléa geral dos accionistas de 15 de junho de 1905.

(Continuação do n.º 421)

5.º — Construção e exploração da linha de Vendas Novas

A linha dos Meridionaes foi aberta á exploração em 15 de janeiro de 1904.

No mappa seguinte encontram-se os resultados d'esta exploração.

Numero de kilometros explorados — 70
Numero de kilometros-trens — 175,766
Coeficiente da exploração — 139,27 %

	Réis
Receitas do trafego.....	85:565\$957
Despesas de exploração.....	119:160\$810
Excedente das despesas.....	33:599\$853
Receita por kilometro-via.....	1:222\$299
Despesa por kilometro-via.....	1:702\$297
Despesa a mais por kilometro-via...	479\$998
Receita por kilometro-trem.....	\$487
Despesa por kilometro-trem.....	\$678
Despesa a mais por kilometro trem..	\$191

Estes resultados não são das animadores, pois se deve esperar que nos seguintes annos as receitas não de augmentar de modo que cubram as despesas da exploração, sem se considerar para o effeito d'esta fundada previsão o augmento do trafego que esta linha, sem duvida ha de trazer á nossa rede, augmento que já se torna apreciavel.

Divisão da receita. — O mappa seguinte mostra a divisão da receita por cada ramo de trafego:

	Receita do trafego Réis
Passageiros.....	25:200\$803
Mercadorias em grande velocidade.....	4:833\$707
» » pequena velocidade.....	51:299\$651
Receitas diversas do trafego, assignaturas, cobranças em transito, armazenagens e despesas de caes.....	4:226\$796
Total.....	85:560\$957

Passageiros. — O numero de passageiros que circularam na linha em 1904 (não comprehendidos os bilhetes entregues em transito) foi de 70.016, sendo a receita média por passageiro de 378 réis e a proporção dos bilhetes de preço reduzido (ida e volta, etc.) sobre o numero total dos bilhetes, de 58,13 %.

O numero médio de logares á disposição do publico em cada comboio foi de 178,7 e a quantidade dos logares occupados em relação aos offerecidos (não comprehendidos os bilhetes entregues em transito) de 10,57 %.

O percurso médio de passageiros foi de 39,5 kilometros.

Mercadorias em grande velocidade. — O numero de kilogrammas transportado, foi de 1.489,162, o producto liquido da tonelada 56,45 réis por kilometro e o percurso médio da tonelada 52,7 kilometros.

Mercadorias em pequena velocidade. — O numero de toneladas transportadas foi de 78,880, o percurso médio da tonelada 60,2 kilometros e o producto liquido por tonelada e kilometro 16,20 réis.

Segunda parte

Contas de estabelecimento e de despesas complementares do primeiro estabelecimento

Em seguida se explicam as differenças resultantes da comparação do balanço de 1904 com o do anno anterior.

Estabelecimento:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	56.833:086\$512
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904. ..	56.981:373\$352
Differença para mais em 1904.....	148:286\$840

Transferencias para a conta Estabelecimento, do:

Valor arbitrado aos immoveis em Lisboa.....	125:431\$500
Valor convencional de diversos titulos.....	27:355\$340
	152:786\$840

Deduzindo: Entrega do Banco Lusitano da prestação vencida neste exercicio, conforme a alinea d) da condição 4.ª da escriptura de 10 de maio de 1900.....

4:500\$000

Differença indicada.....

148:286\$840

Material circulante:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	3.114:295\$676
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904....	3.111:055\$626
Differença para menos em 1904.....	3:240\$050

Baixa no inventario, do valor de diverso material demolido pelo seu mau estado.....

13:632\$550

Deduzindo: Augmento do valor de inventario, de diversas locomotivas por junção, do valor dos guindastes n.º 1 a 6.....

9:612\$500

Augmento do valor d'inventario, de diverso material por beneficição.....

780\$000

10:392\$500

Differença indicada.....

3:240\$050

Differença entre o valor nominal e o de emissão de obrigações:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	31.924:290\$765
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904....	31.920:693\$789

Differença para menos em 1904.....

3:596\$976

Valor nominal de 250 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau.....

22:500\$000

Deduzindo: Preço do convenio, ou fosse de frs. 345, ao cambio de frs. 4,166 por 1\$000 réis, ao qual estavam escripturadas as referidas 250 obrigações.....

18:903\$024

Differença indicada.....

3:596\$976

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895:

— O saldo d'esta conta não soffreu alteração.

A despesa effectuada neste exercicio foi:

Novas construcções e trabalhos complementares.....	185:042\$592
Mobilia, utensilios e ferramenta..	31:042\$959
Material circulante.....	293:702\$102
	509:787\$653

Amortizado por:

Ganhos e Perdas ..	389:787\$653
Provisão para a compra de wagons	120:000\$000
	509:787\$653

Sem differença.....

\$

Bens proprios com applicação especial:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	1.982:382\$790
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904.....	1.856:951\$290
Differença para menos em 1904.....	125:431\$500

Transferencia para a conta «Estabelecimento» do valor porque estavam escripturados os «Immoveis».

Obrigações privilegiadas de 1.º grau:

Saldo credor em 31 de dezembro de 1903.....	47.719:710\$000
Saldo credor em 31 de dezembro de 1904.....	47.697:210\$000
Differença para menos em 1904.....	22:500\$000

que corresponde ao valor nominal (90\$000 réis cada) de 250 obrigações de 3 %, as quaes foram passadas á «Reserva extraordinaria» e existiam em «Carteira» desde 1894, provenientes d'exceden-

te de provisão para pagamento da divida fluctuante, por applicação de juro de 5 e não 6 % que primitivamente fôra estipulado aos credores.

Liquidação de contas litigiosas e liquidação de contas em litigio.—Encerradas estas contas de ordem.

(Continúa)

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de postes

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 26 do corrente mez, á uma hora da tarde; perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de quinhentos postes de castanho para linhas telegraphicas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 25\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias da Direcção do Minho e Douro e Sul e Sueste, bem como na sede da secção de construção da linha da Regua a Villa Real, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.—Porto, 14 de julho de 1905.

Ampliação da estação da Alfandega

Pelo presente se faz publico que no dia 23 do mez de agosto de 1905, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada da construção das seguintes obras:

1.º Construcção de um muro acostavel e do suporte da plataforma da estação da Alfandega.

2.º Construcção de rampas de accesso e respectivos patamares desde o rio Douro até a rua da Nova Alfandega, bem como de uma escada de ligação com a rua de Cima do Muro.

3.º Aterro da plataforma da estação na parte conquistada ao rio Douro com as obras a que se refere o n.º 1.º e o das rampas e patamares indicados no n.º 2.º

O deposito provisorio, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro até as 3 horas da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver logar, para ser admittido como licitante, será de seis contos de réis (6:000\$000) e o definitivo, que tambem poderá ser feito em qualquer das duas thesourarias, será de 5 p. c. do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada ou á direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, até as 11 horas da manhã do dia fixado para o concurso; ou ainda á do Sul e Sueste, até as 11 horas da manhã da vespera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois ultimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos e o projecto das obras a executar podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde, nas secretarias das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro, ou na do serviço de via e obras da segunda em Campanhã.—Porto, 7 de julho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de barris vasio

No dia 28 d'agosto pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para a venda de 5.000 barris vasio servidos a creosote. As condições estão patentes:

Em Lisboa, na Repartição Central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde;

Em Paris, nos escritorios da Companhia, Rue de Châteaudun, 28;

Em Madrid, no escritorio do Agente da Companhia Real, Calle Encarnacion, 10, Principal Esquerdo.

Para serem admittidos a licitar devem os proponentes effectuar o deposito de 1.000 francos, nos escritorios da Companhia em Paris, 28, Rue de Châteaudun, ou 1.500 pesetas em Madrid na Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid-Caceres-Portugal; e do oeste de Espanha — Estação de las Delicias, ou 200\$000 réis, na caixa da companhia em Lisboa, até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 15 de julho de 1905.

Venda de sucata

No dia 28 de agosto pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata.

1.º lote —Aparas de ferro, 137.000 kilogrammas; arcos d'aço, 138.000; carris d'aço, 76.000; chapas de ferro onduladas, 26.000; eixos d'aço, 68.000; ferro forjado, 330.000; ferro fundido, 99.000; fio de ferro, 6.500; metralha de ferro e aço, 10.000; bolas d'aço, 47.000; rodas de aço, 11.000; tubos d'aço, 50.000.

2.º lote. —Bronze, 50 kilogrammas; cobre, 3.500; latão, 12.000; limalha de bronze, 3.600; limalha de cobre, 1.200; limalhas diversas (misturadas), 6.000; zinco, 900.

A sucata pode ser examinada nas estações de Alcantara e de Santa Apolonia.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição Central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escritorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito de 200\$000 réis para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 18 de julho de 1905.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Feiras de S. Lourenço e Santa Maria

na cidade de Beja, nos dias 9 a 15 de agosto de 1905

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações abaixo indicadas para a de Beja.

Lisboa, Barreiro, Barreiro-A, Setubal, 3\$500, 1.º; 2\$700, 2.º; 1\$900, 3.º; Ameixial, 2\$800, 2\$200, 1\$600; Evora, Montemor, 2\$000, 1\$500, 1\$000; Alcaçovas, 1\$300, 1\$000, 600; Vianna, Villa Nova, 1\$000, 800, 500; Alvito, 700, 500, 350; Cuba, Baleizão, Outeiro, 500, 300, 200; Quintos, 600, 400, 300; Serpa, 700, 500, 350; Pias, 1\$000, 800, 500; Moura, 1\$300, 1\$000, 600; Figueirinha, 600, 400, 300; Carregueiro, 1\$000, 800, 500; Casevel, Ourique, 1\$300, 1\$000, 600; Panoias, Garvão, Amoreiras, 1\$700, 1\$200, 700; Saboia-Monchique, 2\$500, 1\$900, 1\$300; S. Marcos, Messines, 3\$000, 2\$400, 1\$600; Silves, Estombar, Portimão, Albufeira, Boliqueime, 3\$500, 2\$700, 1\$900; Loulé, Faro, 3\$600, 2\$800, 2\$000; Olhão, 3\$800, 3\$000, 2\$400; Tavira, 4\$200, 3\$300, 2\$300.

Nos preços acima indicados está incluído o imposto do sello. Estes bilhetes vendem-se para os comboios ordinarios dos dias 8 a 15 de agosto, e dão direito ao regresso por qualquer comboio até o dia 17 inclusivè.

Não se concedem meios bilhetes, nem se admittem bagagens aos passageiros munidos com estes bilhetes.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor e o passageiro terá de pagar a importancia do seu logar pelo preço da tarifa ordinaria.

Lisboa, 18 de julho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Festa a Nossa Senhora da Saude, em Revelles

No domingo 6 de agosto, os comboios tramways entre Figueira da Foz e Coimbra, e o mixto n.º 235 que sae de Alfaiellos para a Figueira ás 5,10 da tarde terão paragem de 1 minuto ao kilometro 210,050, junto a Revelles, afim de tomarem e deixarem passageiros.

Os preços applicaveis são os de ou para Revelles, conforme a tarifa em vigor. Lisboa, 24 de julho de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICA casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO Hotel Francisco. — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA Hotel Nunes. — Expendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHO Hotel Particular. — Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Walter Muths & Sautler. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.st class. English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

LISBOA Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até \$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grand Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTALEGRE Hotel Caraca. — O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

PORTO Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel — Propr, Serafim Pereira.

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

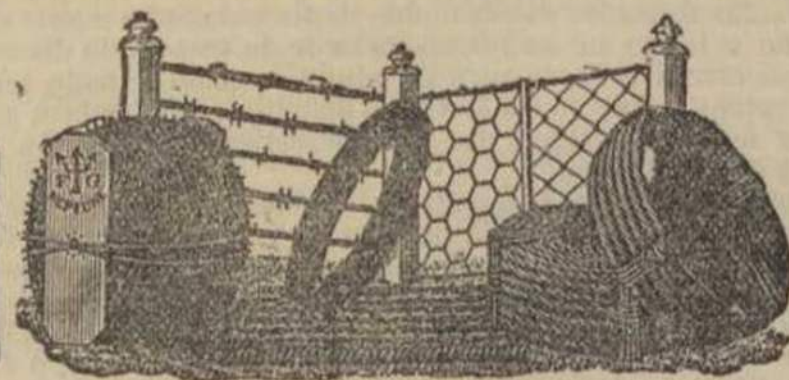
VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.^a ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe-Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke Actien-Gesellschaft

MULHEIM NO RHEINO

Fabrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas metallicas e obras diversas em arame. Officinas de galvanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a especie para telegraphos, telephones e luz electrica. Fios isolados para dynamos e os destinados ao interior de edificios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'aço e ferro para cordame. Arame d'aço fundido para cordas e cordas d'instrumentos, etc. Molos em espiral. Arame farpado. Rede e capachos d'aramé. Malhas metallicas e aviaduras completas para teares. Cadelas d'aramé d'aço

CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS



Para minas, transmissão de força, transportes aereos, ascensores, guindastes, usos maritimos, etc.

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.^o — LISBOA

Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 — PORTO

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de agosto de 1905

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-48 m.	8-26 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	8-23 m.	9-9 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	10-33 m.	11-17 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	12-42 t.	1-26 t.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	1-42 t.	2-26 t.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	2-42 t.	3-26 t.
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.	3-42 t.	4-26 t.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-18 t.	4-42 t.	5-26 t.
11-50 m.	12-5 t.	12-47 t.	1-3 t.	5-42 t.	6-26 t.
12-35 t.	1-35 t.	1-32 t.	1-48 t.	6-42 t.	7-26 t.
1-20 t.	1-35 t.	2-17 t.	2-33 t.	7-42 t.	8-26 t.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	8-42 t.	9-26 t.
2-50 t.	3-5 t.	3-47 t.	4-3 t.	9-42 t.	10-26 m.
3-35 t.	3-50 t.	4-32 t.	4-48 t.	11-0 n.	11-44 n.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 t.		
5-5 t.	6-0 t.	6-9 t.	6-25 t.		
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 t.		
7-20 t.	7-35 t.	8-17 m.	8-33 m.		
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.		
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.		
9-35 n.	9-50 n.	10-34 n.	10-48 n.		

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-54 m.	6-6 m.	6-38 m.	7-48 m.	8-26 m.
6-5 m.	6-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	8-23 m.	9-9 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 t.	12-38 t.	10-33 m.	11-17 m.
12-55 t.	1-24 t.	1-30 t.	2-8 t.	12-42 t.	1-26 t.
2-25 t.	2-54 t.	3-6 t.	3-38 t.	1-42 t.	2-26 t.
3-25 m.	3-54 m.	4-6 m.	4-38 m.	2-42 t.	3-26 t.
4-25 m.	4-54 m.	5-6 m.	5-38 m.	3-42 t.	4-26 t.
5-25 m.	5-54 m.	6-6 m.	6-38 m.	4-42 t.	5-26 t.
6-25 m.	6-54 m.	7-6 m.	7-38 m.	5-42 t.	6-26 t.
7-25 m.	7-54 m.	8-6 m.	8-38 m.	6-42 t.	7-26 t.
8-25 m.	8-54 m.	9-6 m.	9-38 m.	7-42 t.	8-26 t.
9-25 m.	9-54 m.	10-6 m.	10-38 m.	8-42 t.	9-26 t.
10-25 m.	10-54 m.	11-6 m.	11-38 m.	9-42 t.	10-26 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 m.	12-38 m.	10-42 t.	11-26 m.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-48 m.	8-26 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-32 m.	8-23 m.	9-9 m.
7-0 m.	7-36 m.	7-3 m.	8-8 m.	10-33 m.	11-17 m.
7-30 m.	8-17 m.	7-16 m.	8-43 m.	12-42 t.	1-26 t.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9-20 m.	1-42 t.	2-26 t.
8-30 m.	9-26 m.	8-51 m.	9-31 m.	2-42 t.	3-26 t.
9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	3-42 t.	4-26 t.
9-15 m.	10-20 m.	9-25 m.	10-32 m.	4-42 t.	5-26 t.
10-0 m.	10-55 m.	10-8 m.	11-8 m.	5-42 t.	6-26 t.
10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-34 m.	6-42 t.	7-26 t.
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-2 t.	7-42 t.	8-26 t.
11-10 t.	12-17 t.	12-18 t.	1-24 t.	8-42 t.	9-26 t.
11-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	9-42 t.	10-26 m.
1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	10-42 t.	11-26 m.
1-45 t.	2-30 t.	2-25 t.	3-2 t.	11-42 t.	12-26 m.
2-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	12-42 t.	1-26 t.
3-15 t.	4-30 t.	4-35 t.	5-42 t.		
4-0 t.	4-56 t.	5-8 t.	6-14 t.		
4-40 t.	5-17 t.	5-48 t.	6-54 t.		
4-45 t.	5-50 t.	6-25 t.	7-31 t.		
5-20 t.	6-5 t.	6-38 t.	7-44 t.		
5-30 t.	6-26 t.	6-5 t.	7-3 t.		
6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.		
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-32 t.		
7-0 t.	7-36 t.	7-3 m.	8-8 m.		
7-40 t.	8-17 m.	7-48 t.	8-34 m.		
7-45 t.	8-50 m.	8-25 m.	9-2 n.		
8-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.		
8-15 m.	10-20 m.	9-25 m.	10-32 m.		
9-10 m.	10-55 m.	10-48 m.	11-34 m.		
9-15 m.	11-17 m.	11-25 m.	12-2 t.		
10-40 m.	11-50 m.	11-48 m.	12-2 n.		
10-45 m.	12-17 m.	12-18 m.	1-24 t.		
11-10 m.	1-20 n.	12-55 n.	1-32 n.		

Lisboa-Rocio		Quefuz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-22 m.	10-33 m.	11-3 m.	7-48 m.	8-26 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	8-23 m.	9-9 m.
4-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	10-33 m.	11-17 m.
4-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	12-42 t.	1-26 t.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-59 m.	7-48 m.	8-26 m.
7-25 m.	8-34 t.	6-40 m.	7-39 m.	8-23 m.	9-9 m.
8-35 m.	9-43 m.	7-53 m.	8-48 m.	10-33 m.	11-17 m.
9-35 m.	10-15 m.	8-34 m.	9-45 m.	12-42 t.	1-26 t.
10-30 m.	11-54 m.	9-4 m.	10-3 m.	1-42 t.	2-26 t.
11-35 m.	12-15 t.	10-39 m.	11-15 m.	2-42 t.	3-26 t.
12-50 t.	1-54 t.	11-4 m.	12-3 t.	3-42 t.	4-26 t.
1-45 t.	2-45 t.	12-40 t.	1-15 t.	4-42 t.	5-26 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.	2-3 t.	5-42 t.	6-26 t.
3-25 t.	4-24 t.	2-40 t.	3-15 t.	6-42 t.	7-26 t.
4-15 t.	5-15 t.	3-40 t.	4-15 t.	7-42 t.	8-26 t.
5-15 t.	6-11 t.	4-4 t.	5-3 t.	8-42 t.	9-26 t.
6-15 t.	6-57 t.	5-40 t.	6-39 t.	9-42 t.	10-26 m.
7-25 t.	8-28 m.	6-19 t.	7-18 t.	10-42 t.	11-26 m.
8-30 m.	9-54 m.	7-40 t.	8-39 m.	11-42 t.	12-26 m.
9-30 m.	10-56 m.	8-9 n.	9-3 n.	12-42 t.	1-26 t.
10-0 n.	11-4 n.	9-34 n.	10-33 n.		
11-0 n.	12-4 n.	10-34 n.	11-33 n.		
12-20 n.	1-24 n.	11-25 n.	12-15 n.		

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	7-48 m.	8-26 m.
8-25 m.	9-9 m.	10-25 m.	11-30 m.	8-23 m.	9-9 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-38 m.	12-22 t.	10-33 m.	11-17 m.
10-33 m.	11-17 m.	12-38 m.	1-23 t.	12-42 t.	1-26 t.
1-42 t.	2-26 t.	2-38 t.	3-23 t.	1-42 t.	2-26 t.
2-42 t.	3-26 t.	3-45 t.	4-29 t.	2-42 t.	3-26 t.
3-42 t.	4-26 t.	4-27 t.	5-11 t.	3-42 t.	4-26 t.
4-42 t.	5-26 t.	5-29 t.	6-3 t.	4-42 t.	5-26 t.
5-42 t.	6-26 t.	6-38 t.	7-22 t.	5-42 t.	6-26 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-38 t.	8-22 n.	6-42 t.	7-26 t.
7-42 t.	8-26 m.	8-39 n.	9-11 n.	7-42 t.	8-26 m.
8-42 t.	9-26 m.	9-27 n.	10-11 n.	8-42 t.	9-26 m.
9-42 t.	10-26 m.	10-28 n.	11-14 n.	9-42 t.	10-26 m.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.	8-35 m.	7-48 m.	8-26 m.
6-42 m.	7-40 t.	8-24 t.	9-22 t.	8-23 m.	9-9 m.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-41 t.	5-5 t.	5-25 m.	6-35 m.	7-48 m.	8-26 m.
5-41 t.	6-5 t.	6-26 t.	7-40 t.	8-23 m.	9-9 m.
6-41 t.	7-5 t.	7-27 n.	8-37 n.	10-33 m.	11-17 m.
7-41 t.	8-5 t.	8-28 n.	9-38 n.	12-42 t.	1-26 t.
8-41 t.	9-5 t.	9-29 n.	10-39 n.	1-42 t.	2-26 t.
9-41 t.	10-5 t.	10-30 n.	11-40 n.	2-42 t.	3-26 t.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	6-25 m.	6-25 m.	6-35 m.	7-48 m.	8-26 m.
7-15 m.	7-25 m.	7-25 m.	7-35 m.	8-23 m.	9-9 m.
8-15 m.	8-25 m.	8-25 m.	8-35 m.	10-33 m.	11-17 m.
9-15 m.	9-25 m.	9-25 m.	9-35 m.	12-42 t.	1-26 t.
10-15 m.	10-25 m.	10-25 m.	10-35 m.	1-42 t.	2-26 t.
11-15 m.	11-25 m.	11-25 m.	11-35 m.	2-42 t.	3-26 t.
12-15 m.	12-25 m.	12-25 m.	12-35 m.	3-42 t.	4-26 t.

Lisboa-Rocio		Entroncamento		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-30 t.	3-4 t.	3-4 t.	4-4 t.	7-48 m.	8-26 m.
3-30 t.	4-4 t.	4-4 t.	5-4 t.	8-23 m.	9-9 m.</



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 14 de Agosto sairá o paquete **Danube** para

Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sairá a 11 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos vapor francez **Atlantique**. Sairá a 10 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sairá a 7 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar, Malta, Corfu, Patras, Syra, Smyrna, Constantinopla e Odessa, vapor inglez **City of Venice**. Esperado a 5 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Hamburgo vapor allemão **Santos**. Sairá a 1 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **Bahia**. Sairá a 8 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 15 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo (via Leixões), vapor allemão **Desterro**. Sairá a 7 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos vapor inglez **Bolivar**. Sairá a 24 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Orissa**. Sairá a 9 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Liverpool (directo), vap. inglez **Tagus**. Sairá a 2 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vap. inglez **Soto**. Sairá a 5 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres (directo) e Antuerpia, vapor inglez **Almagro**. Sairá a 3 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sairá a 7 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Patagonia**. Sairá a 2 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará, e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sairá a 7 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahiba (via Madeira), vapor allemão **Mendoza**. Sairá a 13 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselm**. Sairá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Wurzburg**. Sairá a 1 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Walde-mar**. Sairá a 2 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **In-ventor**. Sairá a 2 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tijuca**. Sairá a 16 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



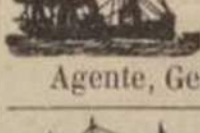
Portos de Espanha, Genova, India e Macau, vapor espanhol **Alicante**. Sairá a 10 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Rotterdam, Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Crefeld**. Sairá a 1 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sairá a 5 de agosto. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 9 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 14 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 25 de Novembro de 1903)

2.ª MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 2

Segundo a seguinte modificação

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada provisoriamente por despacho ministerial de 15 de Julho de 1905)

DESDE 20 DE JULHO DE 1905

A partir da data acima indicada, é reduzida de 60 para 30 kilometros o minimo de percurso estabelecido na alinea a) dos preços d'applicação d'esta tarifa, unicamente para as mercadorias comprehendidas na 2.ª serie.

Lisboa, 15 Julho de 1905.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 25 de Novembro de 1903)

MATERIAES DE CONSTRUCCÃO, ADUBOS, SAL, MINERIOS, ETC.

Segundo a seguinte classificação

Mercadorias (¹)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (¹)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Accessorios de fixação de carris (<i>material meudo de via ferrea</i>)	1	1. ^a	—	Agglomerados de escorias, <i>não designados</i>	5	1. ^a	—
» de fixação de linhas telegraphicas ou telephonicas	1	1. ^a	—	Agua potavel commum (<i>dôce</i>)	—	1. ^a	—
» de via ferrea (<i>material fixo de via</i>)	1	2. ^a	—	» salgada (<i>do mar</i>)	—	1. ^a	—
Aço em bruto ou obra ordinaria	2	§ 2. ^o	—	Aguas ammoniacaes	3	2. ^a	—
Aço velho (<i>sucata</i>)	2	2. ^a	—	Agulhas para via ferrea	1	1. ^a	—
Adornos de barro (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	8	Alabastro desbastado	8	1. ^a	—
» de cimento (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	—	» em bruto	8	1. ^a	—
» de gesso (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	—	» serrado	8	1. ^a	—
» metallicos (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	—	Alcatrão mineral (<i>coal'ar</i>)	9	1. ^a	—
Adubos agricolas <i>não designados</i> acondicionados	3	1. ^a	—	» vegetal	9	1. ^a	—
» » <i>não designados</i> a granel	4	2. ^a	—	Alcatruzes	—	1. ^a	5
Agglomerados de carvão de pedra (<i>para combustivel</i>)	7	2. ^a	—	Algas marinhas	4	2. ^a	—
» de coke (<i>para combustivel</i>)	7	2. ^a	—	Almagre em bruto	10	2. ^a	—
» de cimento, <i>não designados</i>	5	1. ^a	—	Amarras de arame	2	1. ^a	—
				» de canhamo	11	1. ^a	8
				» de ferro	2	1. ^a	—
				» de materias fibrosas <i>não designadas</i>	11	1. ^a	8
				Ancoras	2	1. ^a	—
				Ancorotes	2	1. ^a	—
				Anhydrite (<i>sulfato de cal anhydro nativo</i>)	—	2. ^a	—
				Animacs mortos para guano	4	2. ^a	—
				Anthracite	7	2. ^a	—
				Aparas de cartão	12	2. ^a	8
				» de chifre	3	2. ^a	—
				» de couro	4	2. ^a	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Cabos de linho	11	1. ^a	8	Carrinho de mão (<i>para terraplanagens</i>)	18	1. ^a	—
» de materias fibrosas não designadas	11	1. ^a	8	Carris de aço (<i>rails</i>)	1	1. ^a	—
» metallicos	2	1. ^a	—	» » ferro (<i>rails</i>)	1	1. ^a	—
» com involucro isolador	2	1. ^a	—	» velhos (<i>sucata</i>)	1	1. ^a	—
Caixas de bombas de choque	1	1. ^a	—	Cartão asphaltado, embreado ou alcatroado	5	1. ^a	—
» » lubrificação (<i>boxes</i>)	1	1. ^a	—	» inutilisado	12	2. ^a	8
Caixilhos metallicos (<i>material de construção</i>)	2	1. ^a	—	» pedra	5	1. ^a	—
Cal ammoniacal	4	2. ^a	—	Carvão animal a granel	4	2. ^a	8
» commum em pedra	5	2. ^a	—	» de coke em sacco	7	1. ^a	8
» » » pó	5	1. ^a	7	» » » a granel	7	2. ^a	8
» de depuração do gaz de iluminação	4	2. ^a	—	» » pedra	7	2. ^a	8
» hydraulica	5	1. ^a	—	Casca de pinheiro	—	2. ^a	7
Calabres de esparto	11	1. ^a	8	Cascalho	6	2. ^a	—
» de materias fibrosas não designadas	11	1. ^a	8	Cascas de sementes oleoginosas	16	2. ^a	—
» metallicos	2	1. ^a	—	Cascões	22	2. ^a	—
Calços	—	1. ^a	—	Cascos de animaes	23	2. ^a	—
Calhas de aço (<i>rails</i>)	1	1. ^a	—	» » » triturados	3	1. ^a	—
» » ferro (<i>rails</i>)	1	1. ^a	—	Cavernas metallicas	2	2. ^a	—
Calhau	6	2. ^a	—	Cavilhas para rails	1	1. ^a	—
Calça	6	2. ^a	—	Cellulose (<i>pasta de madeira</i>)	12	2. ^a	8
Campanulas para linhas electricas	1	1. ^a	—	Chaminés de ferro	2	1. ^a	—
Candieiros de iluminação publica	2	1. ^a	—	Chapas de junta (<i>para rails</i>)	1	1. ^a	—
Cannas (<i>ou canniços</i>) communs, em bruto	20	2. ^a	—	Chapins (<i>pequeno material de via ferrea</i>)	1	1. ^a	—
Cannos de aço	2	1. ^a	—	Chariots (<i>carangueijas para mudança de via</i>) desarmados	1	1. ^a	—
» » barro	5	1. ^a	6	Chavetas para rails	1	1. ^a	—
» » ferro	2	1. ^a	—	Chifre não designado em bruto	23	2. ^a	—
» » grés	5	1. ^a	6	Chifres triturados	3	1. ^a	—
Cantaria com apparelho simples	8	1. ^a	—	Chloreto de calcio	21	1. ^a	—
» desbastada	8	1. ^a	—	» » potassio	21	1. ^a	—
» em bruto	8	1. ^a	—	Chumbo em bruto ou obra ordinaria.	2	§2. ^o	—
Carbonato de baryta	21	2. ^a	—	Cimento	5	1. ^a	—
» » cal (<i>cré</i>)	21	1. ^a	—	Cinzas não designadas	4	2. ^a	—
» » magnesia	21	2. ^a	—	Cisco de carvão mineral	7	2. ^a	—
» » estronciana	21	2. ^a	—	Coaltar (<i>alcatrão mineral</i>)	9	1. ^a	—
Carolo de milho	4	2. ^a	6	Coke em sacco	7	1. ^a	8
				» » granel	7	2. ^a	8
				Conchas trituradas (<i>adubos</i>) acondicionadas	3	1. ^a	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Conchas trituradas (<i>adubo</i>) a granel.	4	2. ^a	—	Desperdícios de cartão...	12	2. ^a	8
Cordame velho (<i>inutilizado</i>)	12	2. ^a	8	» de couro	4	2. ^a	—
Cordas de linho	11	1. ^a	8	» de papel	12	2. ^a	8
» de materias fibrosas não designadas	11	1. ^a	8	» de papelão	12	2. ^a	8
» metálicas (<i>excepto cordas para instrumentos musicaes</i>)....	2	1. ^a	—	» de pelles	4	2. ^a	—
Correntes de aço	2	1. ^a	—	Despojos de carniceria não designados (<i>excepto carne e miudezas</i>).....	4	2. ^a	—
» » ferro	2	1. ^a	—	Discos para signaes (<i>accessorios de via ferrea</i>)	1	1. ^a	—
Coxins de ferro (<i>pequeno material de via</i>)	1	1. ^a	—				
Cré (<i>carbonato de cal</i>)	21	1. ^a	—				
» phosphatada	4	1. ^a	—	Eclisses (<i>para carris de via ferrea</i>) .	1	1. ^a	—
Creosota (<i>excepto a medicinal</i>)	9	1. ^a	—	Eixos de rodas, desmontados	2	1. ^a	—
Cruzamentos de via ferrea	1	1. ^a	—	Entulho	6	2. ^a	—
Cryolite (<i>fluoreto duplo de sodio e aluminio</i>)	21	1. ^a	—	Escapulas para carris	1	1. ^a	—
Cylindros compressores (<i>galgas</i>), desarmados	—	1. ^a	—	Escorias não designadas	22	2. ^a	—
				Espathos (<i>não designados</i>)	22	2. ^a	—
				Esteios de pedra (<i>para parreiras</i>) ...	2	1. ^a	—
				Esterco	4	2. ^a	5
				Estrumes não designados	4	2. ^a	5
				Fateixas	2	1. ^a	—
				Feldspatho	22	2. ^a	—
				Feltros betumados, alcatroados ou asphaltados	5	1. ^a	—
				Ferro em bruto ou obra ordinaria...	2	§2. ^a	—
				» velho (<i>sucata</i>)	2	2. ^a	—
				Ferrugem	25	2. ^a	—
				Fluorete duplo de sodio e aluminio (<i>cryolite</i>)	21	1. ^a	—
				Folha de flandres em bruto ou obra ordinaria	2	§2. ^a	—
				Folhas (<i>ou mattos</i>) para adubo	4	2. ^a	5
				Fuligem de chaminés	4	2. ^a	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Galena (<i>mineral de chumbo sulphurado</i>)	22	2. ^a	—	Ladrilhos de barro ordinario (<i>tijolo</i>).	5	2. ^a	—
Galgas (<i>cylindros compressores</i>) desarmadas	—	1. ^a	—	» não designados (<i>excepto os de marmore ou de vidro</i>)..	5	1. ^a	—
Ganchos de tracção (<i>para vehiculos</i>).	1	1. ^a	—	Lagedo	8	1. ^a	—
Gelosias (<i>persianas</i>) de ferro	2	1. ^a	—	Lamas	4	2. ^a	5
Gesso calcinado	5	1. ^a	—	Lascas de metaes não preciosos	13	2. ^a	—
» erú	5	1. ^a	—	Linhite	7	2. ^a	—
Giz (<i>cré</i>) em bruto	21	1. ^a	—	Liaças de vimes	19	1. ^a	8
Granito com aparelho simples	8	1. ^a	—	Limalha de metaes não preciosos ...	13	2. ^a	—
» em bruto	8	1. ^a	—	Limas (<i>ferramenta</i>) inutilisadas	2	1. ^a	—
» desbastado	8	1. ^a	—	Limos	4	2. ^a	—
» desfeito	6	2. ^a	—	Lixo commum não designado	4	2. ^a	5
Greda	14	2. ^a	—	Lodo	4	2. ^a	—
Grelhas para fornalhas	2	1. ^a	—	Lousa em bruto	8	1. ^a	—
Grés em bruto	14	2. ^a	—	» em chapas	8	1. ^a	—
Gruas (<i>columns para tomas de agua, de caminhos de ferro</i>)	1	1. ^a	—	» em laminas (<i>telha ou telhões de</i>)	5	1. ^a	—
Guano acondicionado	3	1. ^a	—				
» a granel	4	2. ^a	—				
				Manganez	22	2. ^a	—
				Manilhas de barro	5	1. ^a	6
Hulha	7	2. ^a	—	» de ferro	2	1. ^a	—
				» de grés	5	1. ^a	6
				Marga (<i>terra</i>)	4	2. ^a	—
				Marmore desbastado	8	1. ^a	—
Immundicies	4	2. ^a	—	» em bruto	8	1. ^a	—
Isoladores (<i>para linhas electricas</i>)...	1	1. ^a	—	» serrado	8	1. ^a	—
				Massa de bagaço de sementes oleoginosas.	16	2. ^a	—
				» de madeira	12	2. ^a	8
Jaspe em bruto	8	1. ^a	—	» de purgueira	16	2. ^a	—
				Material grosso, não designado para edificações (<i>sondagens, construcção ou reparação de pontes, estradas e vias ferreas</i>)	18	2. ^a	—
Keinita	3	2. ^a	—	» grosso, não designado, para festejos ou feiras	—	2. ^a	—
Kaolino em bruto	14	2. ^a	—				
Kiosques desarmados	—	2. ^a	—				

§ 1.º PREÇOS DE APLICAÇÃO GERAL

Expedições por wagon completo ou pagando como tal

1.ª Série—Por tonelada.....	Tabella n.º 17	} Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal, reduzido a 30 kilometros para estrumes e lixo.
2.ª » — Com excepção do sal, da cal e do bagaço de azeitona—Por tonelada....	» » 20	
» » — Cal, sal e bagaço de azeitona, em saccos ou a granel—Por tonelada....	» » 23	

§ 2.º PREÇOS ESPECIAES

Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal

I

Expedições das estações de Lisboa, Barreiro, Setubal ou além de Casa Branca para qualquer estação.

A)—Carvão mineral, telhas, tijolos, pedra artificial e areia por wagon completo—Por tonelada	Tabella n.º 26
B)— { Mercadorias da 1.ª série—Minimo de expedição de 1.000 kilogrammas—»	» » 21
» » » » — Wagon completo—Por tonelada.....	» » 24

Minimo de percurso para os preços A e B 30 kilometros ou pagando como tal.

Maximo cobravel das remessas por wagon completo para os preços A e B

Até 340 kilometros.....	25000 réis
Além de 340 kilometros.....	25400 »

C)—Adubos e correctivos, a saber:

- Bagaço de qualquer especie;
- Cal da depuração das fabricas de gaz;
- Chloreto de potassio e kainite;
- Cinzas;
- Conchas e mexoalho;
- Guano natural e artificial, adubos chimicos e compostos;
- Gesso em pedra;
- Margas;
- Musgos fosseis;
- Negro das refinações;
- Ossos: pó, aparas e cinzas d'ossos;
- Phosphatos de cal em pó, em detriectos ou em pedra;
- Pondrette;
- Residuos e fragmentos corneos e pilosos, aparas de sola, de pelles e chinellos;
- Sal proveniente da salga de peixe;
- Sangue de boi;
- Saragaço secco e matto comprimido;
- Superphosphato de cal, mineral ou de ossos;
- Sulphatos de amonio, de potassio, de cobre e de ferro;
- Sulphuretos de carbonio, de calcio ou de potassio;
- Residuos de lã;
- Trapo (em via ascendente);
- Adubos não designados.

Minimo de expedição de 500 kilogrammas—Por tonelada.....	Tabella n.º 26
Wagon completo—Por tonelada.....	» » 27

Expedições das estações de Lisboa, Barreiro ou Setubal para além de S. Marcos e reciprocamente.

D) — Aço, chumbo, ferro, folha de Flandres e zinco, em bruto ou em obra ordinaria.— Minimo de expedição de 1.000 kilogrammas, ou pagando como tal.

Por tonelada	Até 340 kilometros.....	2\$400 réis
	Além de 340 kilometros.....	2\$800 »

III

Expedições das estações além de S. Marcos para qualquer estação.

E) — Pedra de cantaria — Minimo de expedição de 1.000 kilogr.^{as} — Por tonelada.. Tabella n.º 25

IV

Expedições de qualquer estação. — Minimo de percurso: 30 kilometros, ou pagando como tal.

F) — Pedra de alvenaria — Por wagon Tabella n.º 3
Carga minima do wagon 7 tonelladas

V

Expedições de minerios por wagon completo de qualquer estação para as do Barreiro, Setubal, Portimão ou Faro.

G) — Minerios de ferro e pyrites — Por wagon..... Tabella n.º 3

H) — » » cobre, arsenico, manganéz — Por wagon..... » » 2-A

Observação: — Os wagons de typo normal comportam 12 toneladas de carga.

Quando os wagons fornecidos comportarem apenas a carga maxima de dez toneladas, o preço de transporte soffrerá a redução de 20 0/0.

CONDIÇÕES PARTICULARES

1.^a — E' concedido, nos termos da respectiva condição geral de applicação, o regresso, á estação de procedencia, dos encerados, que os expedidores forneçam para resguardo das remessas, por wagon completo, expeditas pela presente tarifa.

2.^a — Os encerados que forem fornecidos pela administração ficam sujeitos á taxa do respectivo aluguer, fixada na tarifa de despesas accessorias.

3.^a — Aos expedidores de minerios, transportados nas condições de applicação do preço especial H, cujas remessas, expeditas da mesma estação, attingirem ou excederem 500 toneladas no praso de um anno, será concedido um *bonus* de 10 0/0 sobre a importancia dos transportes, o qual será elevado a 20 0/0 quando excederem 1.000 toneladas no mesmo praso. O direito ao *bonus* será comprovado com as cartas de porte, que mostrem que as remessas foram effectuadas pelo mesmo expedidor.

4.^a — As remessas de minerios a que forem applicaveis os preços especiaes G e H serão isentas de pagamento das taxas de evoluções e manobras.

5.^a — Os transportes de estrume, lamas e lixo continuam sujeitos ás instrucções de 25 de abril de 1888 e são isentos do pagamento dos direitos de evolução e manobras.

A presente tarifa substitue, para todos os effectos, a tarifa especial n.º 8, de 25 de novembro de 1904 e suas modificações, datadas de 5 de maio, 30 de julho, 19 de setembro d'aquelle anno; 2 e 4 de maio de 1905, que n'esta tarifa ficam incluídas e vigoram respectivamente, approvados por despachos ministeriaes de 5 de maio, 28 de julho, 22 de setembro de 1904, 11 e 20 de maio e 13 de julho de 1905.

O Engenheiro Director,

Lisboa, 18 de Julho de 1905.

Antonio Lourenço da Silveira.

TABELLA DE PREÇOS N.º 2-A

Base do 1.º ao 100.º kilometro 110 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » » » 105 » » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . 100 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
1 a 10	1.100	101 a 105	11.525	201 a 205	22.000	301 a 305	32.000	401 a 405	42.000
11 a 15	1.650	106 a 110	12.050	206 a 210	22.500	306 a 310	32.500	406 a 410	42.500
16 a 20	2.200	111 a 115	12.575	211 a 215	23.000	311 a 315	33.000	411 a 415	43.000
21 a 25	2.750	116 a 120	13.100	216 a 220	23.500	316 a 320	33.500	416 a 420	43.500
26 a 30	3.300	121 a 125	13.625	221 a 225	24.000	321 a 325	34.000	421 a 425	44.000
31 a 35	3.850	126 a 130	14.150	226 a 230	24.500	326 a 330	34.500	426 a 430	44.500
36 a 40	4.400	131 a 135	14.675	231 a 235	25.000	331 a 335	35.000	431 a 435	45.000
41 a 45	4.950	136 a 140	15.200	236 a 240	25.500	336 a 340	35.500	436 a 440	45.500
46 a 50	5.500	141 a 145	15.725	241 a 245	26.000	341 a 345	36.000	441 a 445	46.000
51 a 55	6.050	146 a 150	16.250	246 a 250	26.500	346 a 350	36.500	446 a 450	46.500
56 a 60	6.600	151 a 155	16.775	251 a 255	27.000	351 a 355	37.000	451 a 455	47.000
61 a 65	7.150	156 a 160	17.300	256 a 260	27.500	356 a 360	37.500	456 a 460	47.500
66 a 70	7.700	161 a 165	17.825	261 a 265	28.000	361 a 365	38.000	461 a 465	48.000
71 a 75	8.250	166 a 170	18.350	266 a 270	28.500	366 a 370	38.500	466 a 470	48.500
76 a 80	8.800	171 a 175	18.875	271 a 275	29.000	371 a 375	39.000	471 a 475	49.000
81 a 85	9.350	176 a 180	19.400	276 a 280	29.500	376 a 380	39.500	476 a 480	49.500
86 a 90	9.900	181 a 185	19.925	281 a 285	30.000	381 a 385	40.000	481 a 485	50.000
91 a 95	10.450	186 a 190	20.450	286 a 290	30.500	386 a 390	40.500	486 a 490	50.500
96 a 100	11.000	191 a 195	20.975	291 a 295	31.000	391 a 395	41.000	491 a 495	51.000
		196 a 200	21.500	296 a 300	31.500	396 a 400	41.500	496 a 500	51.500

ATABELLA DE PREÇOS N.º 3

Base 70 réis por kilometro

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
1 a 10	700	101 a 105	7.350	201 a 205	14.350	301 a 305	21.350	401 a 405	28.350
11 a 15	1.050	106 a 110	7.700	206 a 210	14.700	306 a 310	21.700	406 a 410	28.700
16 a 20	1.400	111 a 115	8.050	211 a 215	15.050	311 a 315	22.050	411 a 415	29.050
21 a 25	1.750	116 a 120	8.400	216 a 220	15.400	316 a 320	22.400	416 a 420	29.400
26 a 30	2.100	121 a 125	8.750	221 a 225	15.750	321 a 325	22.750	421 a 425	29.750
31 a 35	2.450	126 a 130	9.100	226 a 230	16.100	326 a 330	23.100	426 a 430	30.100
36 a 40	2.800	131 a 135	9.450	231 a 235	16.450	331 a 335	23.450	431 a 435	30.450
41 a 45	3.150	136 a 140	9.800	236 a 240	16.800	336 a 340	23.800	436 a 440	30.800
46 a 50	3.500	141 a 145	10.150	241 a 245	17.150	341 a 345	24.150	441 a 445	31.150
51 a 55	3.850	146 a 150	10.500	246 a 250	17.500	346 a 350	24.500	446 a 450	31.500
56 a 60	4.200	151 a 155	10.850	251 a 255	17.850	351 a 355	24.850	451 a 455	31.850
61 a 65	4.550	156 a 160	11.200	256 a 260	18.200	356 a 360	25.200	456 a 460	32.200
66 a 70	4.900	161 a 165	11.550	261 a 265	18.550	361 a 365	25.550	461 a 465	32.550
71 a 75	5.250	166 a 170	11.900	266 a 270	18.900	366 a 370	25.900	466 a 470	32.900
76 a 80	5.600	171 a 175	12.250	271 a 275	19.250	371 a 375	26.250	471 a 475	33.250
81 a 85	5.950	176 a 180	12.600	276 a 280	19.600	376 a 380	26.600	476 a 480	33.600
86 a 90	6.300	181 a 185	12.950	281 a 285	19.950	381 a 385	26.950	481 a 485	33.950
91 a 95	6.650	186 a 190	13.300	286 a 290	20.300	386 a 390	27.300	486 a 490	34.300
96 a 100	7.000	191 a 195	13.650	291 a 295	20.650	391 a 395	27.650	491 a 495	34.650
		196 a 200	14.000	296 a 300	21.000	396 a 400	28.000	496 a 500	35.000

TABELLA DE PREÇOS N.º 17

Base do 1.º ao 100.º kilometro 14 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » mais . . . 15 » » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . 12 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	1.465	201 a 205	2.760	301 a 305	3.960	401 a 405	5.160
1 a 10	140	106 a 110	1.530	206 a 210	2.820	306 a 310	4.020	406 a 410	5.220
11 a 15	210	111 a 115	1.595	211 a 215	2.880	311 a 315	4.080	411 a 415	5.280
16 a 20	280	116 a 120	1.660	216 a 220	2.940	316 a 320	4.140	416 a 420	5.340
21 a 25	350	121 a 125	1.725	221 a 225	3.000	321 a 325	4.200	421 a 425	5.400
26 a 30	420	126 a 130	1.790	226 a 230	3.060	326 a 330	4.260	426 a 430	5.460
31 a 35	490	131 a 135	1.855	231 a 235	3.120	331 a 335	4.320	431 a 435	5.520
36 a 40	560	136 a 140	1.920	236 a 240	3.180	336 a 340	4.380	436 a 440	5.580
41 a 45	630	141 a 145	1.985	241 a 245	3.240	341 a 345	4.440	441 a 445	5.640
46 a 50	700	146 a 150	2.050	246 a 250	3.300	346 a 350	4.500	446 a 450	5.700
51 a 55	770	151 a 155	2.115	251 a 255	3.360	351 a 355	4.560	451 a 455	5.760
56 a 60	840	156 a 160	2.180	256 a 260	3.420	356 a 360	4.620	456 a 460	5.820
61 a 65	910	161 a 165	2.245	261 a 265	3.480	361 a 365	4.680	461 a 465	5.880
66 a 70	980	166 a 170	2.310	266 a 270	3.540	366 a 370	4.740	466 a 470	5.940
71 a 75	1.050	171 a 175	2.375	271 a 275	3.600	371 a 375	4.800	471 a 475	6.000
76 a 80	1.120	176 a 180	2.440	276 a 280	3.660	376 a 380	4.860	476 a 480	6.060
81 a 85	1.190	181 a 185	2.505	281 a 285	3.720	381 a 385	4.920	481 a 485	6.120
86 a 90	1.260	186 a 190	2.570	286 a 290	3.780	386 a 390	4.980	486 a 490	6.180
91 a 95	1.330	191 a 195	2.635	291 a 295	3.840	391 a 395	5.040	491 a 495	6.240
96 a 100	1.400	196 a 200	2.700	296 a 300	3.900	396 a 400	5.100	496 a 500	6.300

TABELLA DE PREÇOS N.º 20

Base do 1.º ao 100.º kilometro 12 réis por kilometro
 « 101.º ao 200.º mais 14 »
 » 201.º ao 300.º 9 »
 » 301.º kilometro em diante mais 6 »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
1 a 10	120	101 a 105	1.255	201 a 205	2.345	301 a 305	3.230	401 a 405	3.830
11 a 15	180	106 a 110	1.310	206 a 210	2.390	306 a 310	3.260	406 a 410	3.860
16 a 20	240	111 a 115	1.365	211 a 215	2.435	311 a 315	3.290	411 a 415	3.890
21 a 25	300	116 a 120	1.420	216 a 220	2.480	316 a 320	3.320	416 a 420	3.920
26 a 30	360	121 a 125	1.475	221 a 225	2.525	321 a 325	3.350	421 a 425	3.950
31 a 35	420	126 a 130	1.530	226 a 230	2.570	326 a 330	3.380	426 a 430	3.980
36 a 40	480	131 a 135	1.585	231 a 235	2.615	331 a 335	3.410	431 a 435	4.010
41 a 45	540	136 a 140	1.640	236 a 240	2.660	336 a 340	3.440	436 a 440	4.040
46 a 50	600	141 a 145	1.695	241 a 245	2.705	341 a 345	3.470	441 a 445	4.070
51 a 55	660	146 a 150	1.750	246 a 250	2.750	346 a 350	3.500	446 a 450	4.100
56 a 60	720	151 a 155	1.805	251 a 255	2.795	351 a 355	3.530	451 a 455	4.130
61 a 65	780	156 a 160	1.860	256 a 260	2.840	356 a 360	3.560	456 a 460	4.160
66 a 70	840	161 a 165	1.915	261 a 265	2.885	361 a 365	3.590	461 a 465	4.190
71 a 75	900	166 a 170	1.970	266 a 270	2.930	366 a 370	3.620	466 a 470	4.220
76 a 80	960	171 a 175	2.025	271 a 275	2.975	371 a 375	3.650	471 a 475	4.250
81 a 85	1.020	176 a 180	2.080	276 a 280	3.020	376 a 380	3.680	476 a 480	4.280
86 a 90	1.080	181 a 185	2.135	281 a 285	3.065	381 a 385	3.710	481 a 485	4.310
91 a 95	1.140	186 a 190	2.190	286 a 290	3.110	386 a 390	3.740	486 a 490	4.340
96 a 100	1.200	191 a 195	2.245	291 a 295	3.155	391 a 395	3.770	491 a 495	4.370
		196 a 200	2.300	296 a 300	3.200	396 a 400	3.800	496 a 500	4.400

TABELLA DE PREÇOS N.º 21

Base do 1.º ao 100.º kilometro 42 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » » mais . . . 40 » » » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . . 8 » » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
1 a 10	420	101 a 105	1.250	201 a 205	2.240	301 a 305	3.040	401 a 405	3.840
11 a 15	460	106 a 110	1.300	206 a 210	2.280	306 a 310	3.080	406 a 410	3.880
16 a 20	500	111 a 115	1.350	211 a 215	2.320	311 a 315	3.120	411 a 415	3.920
21 a 25	540	116 a 120	1.400	216 a 220	2.360	316 a 320	3.160	416 a 420	3.960
26 a 30	580	121 a 125	1.450	221 a 225	2.400	321 a 325	3.200	421 a 425	4.000
31 a 35	620	126 a 130	1.500	226 a 230	2.440	326 a 330	3.240	426 a 430	4.040
36 a 40	660	131 a 135	1.550	231 a 235	2.480	331 a 335	3.280	431 a 435	4.080
41 a 45	700	136 a 140	1.600	236 a 240	2.520	336 a 340	3.320	436 a 440	4.120
46 a 50	740	141 a 145	1.650	241 a 245	2.560	341 a 345	3.360	441 a 445	4.160
51 a 55	780	146 a 150	1.700	246 a 250	2.600	346 a 350	3.400	446 a 450	4.200
56 a 60	820	151 a 155	1.750	251 a 255	2.640	351 a 355	3.440	451 a 455	4.240
61 a 65	860	156 a 160	1.800	256 a 260	2.680	356 a 360	3.480	456 a 460	4.280
66 a 70	900	161 a 165	1.850	261 a 265	2.720	361 a 365	3.520	461 a 465	4.320
71 a 75	940	166 a 170	1.900	266 a 270	2.760	366 a 370	3.560	466 a 470	4.360
76 a 80	980	171 a 175	1.950	271 a 275	2.800	371 a 375	3.600	471 a 475	4.400
81 a 85	1.020	176 a 180	2.000	276 a 280	2.840	376 a 380	3.640	476 a 480	4.440
86 a 90	1.060	181 a 185	2.050	281 a 285	2.880	381 a 385	3.680	481 a 485	4.480
91 a 95	1.100	186 a 190	2.100	286 a 290	2.920	386 a 390	3.720	486 a 490	4.520
96 a 100	1.140	191 a 195	2.150	291 a 295	2.960	391 a 395	3.760	491 a 495	4.560
		196 a 200	2.200	296 a 300	3.000	396 a 400	3.800	496 a 500	4.600

TABELLA DE PREÇOS N.º 23

Base do 1.º ao 100.º kilometro 40 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » mais . . . 8 » » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . . 6 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	1.040	201 a 205	1.830	301 a 305	2.430	401 a 405	3.030
1 a 10	100	106 a 110	1.080	206 a 210	1.860	306 a 310	2.460	406 a 410	3.060
11 a 15	150	111 a 115	1.120	211 a 215	1.890	311 a 315	2.490	411 a 415	3.090
16 a 20	200	116 a 120	1.160	216 a 220	1.920	316 a 320	2.520	416 a 420	3.120
21 a 25	250	121 a 125	1.200	221 a 225	1.950	321 a 325	2.550	421 a 425	3.150
26 a 30	300	126 a 130	1.240	226 a 230	1.980	326 a 330	2.580	426 a 430	3.180
31 a 35	350	131 a 135	1.280	231 a 235	2.010	331 a 335	2.610	431 a 435	3.210
36 a 40	400	136 a 140	1.320	236 a 240	2.040	336 a 340	2.640	436 a 440	3.240
41 a 45	450	141 a 145	1.360	241 a 245	2.070	341 a 345	2.670	441 a 445	3.270
46 a 50	500	146 a 150	1.400	246 a 250	2.100	346 a 350	2.700	446 a 450	3.300
51 a 55	550	151 a 155	1.440	251 a 255	2.130	351 a 355	2.730	451 a 455	3.330
56 a 60	600	156 a 160	1.480	256 a 260	2.160	356 a 360	2.760	456 a 460	3.360
61 a 65	650	161 a 165	1.520	261 a 265	2.190	361 a 365	2.790	461 a 465	3.390
66 a 70	700	166 a 170	1.560	266 a 270	2.220	366 a 370	2.820	466 a 470	3.420
71 a 75	750	171 a 175	1.600	271 a 275	2.250	371 a 375	2.850	471 a 475	3.450
76 a 80	800	176 a 180	1.640	276 a 280	2.280	376 a 380	2.880	476 a 480	3.480
81 a 85	850	181 a 185	1.680	281 a 285	2.310	381 a 385	2.910	481 a 485	3.510
86 a 90	900	186 a 190	1.720	286 a 290	2.340	386 a 390	2.940	486 a 490	3.540
91 a 95	950	191 a 195	1.770	291 a 295	2.370	391 a 395	2.970	491 a 495	3.570
96 a 100	1.000	196 a 200	1.800	296 a 300	2.400	396 a 400	3.000	496 a 500	3.600

TABELLA DE PREÇOS N.º 24

Base do 1.º ao 100.º kilometro 9 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais . . . 8 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais . . 7 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	940	201 a 205	1.735	301 a 305	2.435	401 a 405	3.135
1 a 10	90	106 a 110	980	206 a 210	1.770	306 a 310	2.470	406 a 410	3.170
11 a 15	135	111 a 115	1.020	211 a 215	1.805	311 a 315	2.505	411 a 415	3.205
16 a 20	180	116 a 120	1.060	216 a 220	1.840	316 a 320	2.540	416 a 420	3.240
21 a 25	225	121 a 125	1.110	221 a 225	1.875	321 a 325	2.575	421 a 425	3.275
26 a 30	270	126 a 130	1.140	226 a 230	1.910	326 a 330	2.610	426 a 430	3.310
31 a 35	315	131 a 135	1.180	231 a 235	1.945	331 a 335	2.645	431 a 435	3.345
36 a 40	360	136 a 140	1.220	236 a 240	1.980	336 a 340	2.680	436 a 440	3.380
41 a 45	405	141 a 145	1.260	241 a 245	2.015	341 a 345	2.715	441 a 445	3.415
46 a 50	450	146 a 150	1.300	246 a 250	2.050	346 a 350	2.750	446 a 450	3.450
51 a 55	495	151 a 155	1.340	251 a 255	2.085	351 a 355	2.785	451 a 455	3.485
56 a 60	540	156 a 160	1.380	256 a 260	2.120	356 a 360	2.820	456 a 460	3.520
61 a 65	585	161 a 165	1.420	261 a 265	2.155	361 a 365	2.855	461 a 465	3.555
66 a 70	630	166 a 170	1.460	266 a 270	2.190	366 a 370	2.890	466 a 470	3.590
71 a 75	675	171 a 175	1.500	271 a 275	2.225	371 a 375	2.925	471 a 475	3.625
76 a 80	720	176 a 180	1.540	276 a 280	2.260	376 a 380	2.960	476 a 480	3.660
81 a 85	765	181 a 185	1.580	281 a 285	2.295	381 a 385	2.995	481 a 485	3.695
86 a 90	810	186 a 190	1.620	286 a 290	2.330	386 a 390	3.030	486 a 490	3.730
91 a 95	855	191 a 195	1.660	291 a 295	2.365	391 a 395	3.065	491 a 495	3.765
96 a 100	900	196 a 200	1.700	296 a 300	2.400	396 a 400	3.100	496 a 500	3.800

TABELLA DE PREÇOS N.º 25

Base do 1.º ao 100.º kilometro 8 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais . . . 7 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais . . 6 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	835	201 a 205	1.530	301 a 305	2.130	401 a 405	2.730
1 a 10	80	106 a 110	870	206 a 210	1.560	306 a 310	2.160	406 a 410	2.760
11 a 15	120	111 a 115	905	211 a 215	1.590	311 a 315	2.190	411 a 415	2.790
16 a 20	160	116 a 120	940	216 a 220	1.620	316 a 320	2.220	416 a 420	2.820
21 a 25	200	121 a 125	975	221 a 225	1.650	321 a 325	2.250	421 a 425	2.850
26 a 30	240	126 a 130	1.010	226 a 230	1.680	326 a 330	2.280	426 a 430	2.880
31 a 35	280	131 a 135	1.045	231 a 235	1.710	331 a 335	2.310	431 a 435	2.910
36 a 40	320	136 a 140	1.080	236 a 240	1.740	336 a 340	2.340	436 a 440	2.940
41 a 45	360	141 a 145	1.115	241 a 245	1.770	341 a 345	2.370	441 a 445	2.970
46 a 50	400	146 a 150	1.150	246 a 250	1.800	346 a 350	2.400	446 a 450	3.000
51 a 55	440	151 a 155	1.185	251 a 255	1.830	351 a 355	2.430	451 a 455	3.030
56 a 60	480	156 a 160	1.220	256 a 260	1.860	356 a 360	2.460	456 a 460	3.060
61 a 65	520	161 a 165	1.255	261 a 265	1.890	361 a 365	2.490	461 a 465	3.090
66 a 70	560	166 a 170	1.290	266 a 270	1.920	366 a 370	2.520	466 a 470	3.120
71 a 75	600	171 a 175	1.325	271 a 275	1.950	371 a 375	2.550	471 a 475	3.150
76 a 80	640	176 a 180	1.360	276 a 280	1.980	376 a 380	2.580	476 a 480	3.180
81 a 85	680	181 a 185	1.395	281 a 285	2.010	381 a 385	2.610	481 a 485	3.210
86 a 90	720	186 a 190	1.430	286 a 290	2.040	386 a 390	2.640	486 a 490	3.240
91 a 95	760	191 a 195	1.465	291 a 295	2.070	391 a 395	2.670	491 a 495	3.270
96 a 100	800	196 a 200	1.500	296 a 300	2.100	396 a 400	2.700	496 a 500	3.300

TABELLA DE PREÇOS N.º 26

Base do 1.º ao 100.º kilometro 7 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » mais . . . 6 » » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . 3 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	730	201 a 205	1.325	301 a 305	1.825	401 a 405	2.325
1 a 10	70	106 a 110	760	206 a 210	1.350	306 a 310	1.850	406 a 410	2.350
11 a 15	105	111 a 115	790	211 a 215	1.375	311 a 315	1.875	411 a 415	2.375
16 a 20	140	116 a 120	820	216 a 220	1.400	316 a 320	1.900	416 a 420	2.400
21 a 25	175	121 a 125	850	221 a 225	1.425	321 a 325	1.925	421 a 425	2.425
26 a 30	210	126 a 130	880	226 a 230	1.450	326 a 330	1.950	426 a 430	2.450
31 a 35	245	131 a 135	910	231 a 235	1.475	331 a 335	1.975	431 a 435	2.475
36 a 40	280	136 a 140	940	236 a 240	1.500	336 a 340	2.000	436 a 440	2.500
41 a 45	315	141 a 145	970	241 a 245	1.525	341 a 345	2.025	441 a 445	2.525
46 a 50	350	146 a 150	1.000	246 a 250	1.550	346 a 350	2.050	446 a 450	2.550
51 a 55	385	151 a 155	1.030	251 a 255	1.575	351 a 355	2.075	451 a 455	2.575
56 a 60	420	156 a 160	1.060	256 a 260	1.600	356 a 360	2.100	456 a 460	2.600
61 a 65	455	161 a 165	1.090	261 a 265	1.625	361 a 365	2.125	461 a 465	2.625
66 a 70	490	166 a 170	1.120	266 a 270	1.650	366 a 370	2.150	466 a 470	2.650
71 a 75	525	171 a 175	1.150	271 a 275	1.675	371 a 375	2.175	471 a 475	2.675
76 a 80	560	176 a 180	1.180	276 a 280	1.700	376 a 380	2.200	476 a 480	2.700
81 a 85	595	181 a 185	1.210	281 a 285	1.725	381 a 385	2.225	481 a 485	2.725
86 a 90	630	186 a 190	1.240	286 a 290	1.750	386 a 390	2.250	486 a 490	2.750
91 a 95	665	191 a 195	1.270	291 a 295	1.775	391 a 395	2.275	491 a 495	2.775
96 a 100	700	196 a 200	1.300	296 a 300	1.800	396 a 400	2.300	496 a 500	2.800

TABELLA DE PREÇOS N.º 27

Base do 1.º ao 100.º kilometro 5 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais . . . 4 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais . . 5 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	520	201 a 205	915	301 a 305	1.215	401 a 405	1.515
1 a 10	50	106 a 110	540	206 a 210	930	306 a 310	1.230	406 a 410	1.530
11 a 15	75	111 a 115	560	211 a 215	945	311 a 315	1.245	411 a 415	1.545
16 a 20	100	116 a 120	580	216 a 220	960	316 a 320	1.260	416 a 420	1.560
21 a 25	125	121 a 125	600	221 a 225	975	321 a 325	1.275	421 a 425	1.575
26 a 30	150	126 a 130	620	226 a 230	990	326 a 330	1.290	426 a 430	1.590
31 a 35	175	131 a 135	640	231 a 235	1.005	331 a 335	1.305	431 a 435	1.605
36 a 40	200	136 a 140	660	236 a 240	1.020	336 a 340	1.320	436 a 440	1.620
41 a 45	225	141 a 145	680	241 a 245	1.035	341 a 345	1.335	441 a 445	1.635
46 a 50	250	146 a 150	700	246 a 250	1.050	346 a 350	1.350	446 a 450	1.650
51 a 55	275	151 a 155	720	251 a 255	1.065	351 a 355	1.365	451 a 455	1.665
56 a 60	300	156 a 160	740	256 a 260	1.080	356 a 360	1.380	456 a 460	1.680
61 a 65	325	161 a 165	760	261 a 265	1.095	361 a 365	1.395	461 a 465	1.695
66 a 70	350	166 a 170	780	266 a 270	1.110	366 a 370	1.410	466 a 470	1.710
71 a 75	375	171 a 175	800	271 a 275	1.125	371 a 375	1.425	471 a 475	1.725
76 a 80	400	176 a 180	820	276 a 280	1.140	376 a 380	1.440	476 a 480	1.740
81 a 85	425	181 a 185	840	281 a 285	1.155	381 a 385	1.455	481 a 485	1.755
86 a 90	450	186 a 190	860	286 a 290	1.170	386 a 390	1.470	486 a 490	1.770
91 a 95	475	191 a 195	880	291 a 295	1.195	391 a 395	1.485	491 a 495	1.785
96 a 100	500	196 a 200	900	296 a 300	1.200	396 a 400	1.500	496 a 500	1.800



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,
de Salamanca á Fronteira Portugueza, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha,
do Meiodia da França, de Orleans e das Messageries Maritimes*

Serviço directo combinado entre Paris e a America do Sul

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 7—GRANDE VELOCIDADE

(N.º 201 DE GRANDE VELOCIDADE DAS LINHAS FRANCEZAS)

Bilhetes simples (uma só viagem) para passageiros e bagagens

De Paris-Quai d'Orsay para Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos-Ayres ou vice-versa

Em applicação desde 25 de Julho de 1905

Desde a data acima indicada serão postos á disposição dos passageiros que de Paris se destinem ao Rio de Janeiro, Santos, Montevideu ou Buenos-Ayres ou vice-versa, bilhetes de 1.ª classe (1.ª classe em caminho de ferro e 1.ª classe — 1.ª categoria — nos paquetes) aos preços abaixo indicados.

De Paris-Quai d'Orsay aos portos abaixo designados, ou vice-versa		Passageiros de mais de 12 annos	CREANÇAS			
			De 7 a 12 annos	De 6 a 7 annos	De 3 a 6 annos	De 2 a 3 annos
Rio de Janeiro ou Santos	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro).....	65,85	65,85	32,95	32,95	—
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	100,00	100,00	50,00	50,00	25,00
	De Lisboa a Rio de Janeiro ou Santos (por mar)...	823,00	412,50	412,50	206,25	206,25
	Total	990,85	578,35	495,45	289,20	231,25
Montevideu ou Buenos-Ayres.....	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro).....	65,85	65,85	32,95	32,95	—
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	100,00	100,00	50,00	50,00	25,00
	De Lisboa a Montevideu ou Buenos-Ayres (por mar)	1000,00	500,00	500,00	250,00	250,00
	Total	1165,85	665,85	582,95	332,95	275,00

Nos preços acima indicados, dos bilhetes para creanças, serão feitas as seguintes deducções:

De 7 a 12 annos.....	30,00 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizer por mar.
De 3 a 6 annos.....	25,00 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizer por mar.
De 2 a 3 annos.....	25,00 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizer por caminho de ferro.

As creanças de menos de dois annos serão transportadas gratuitamente. Todavia se da mesma familia fizerem parte diversas creanças de menos de dois annos, a gratuidade no percurso maritimo só será concedida a uma d'estas creanças, devendo as restantes pagar, cada uma, a quarta parte do preço estabelecido na via maritima para os passageiros de mais de 12 annos.

Sobre os preços correspondentes á via maritima pôdem, ainda, ser feitas as deducções estabelecidas pela Companhia das Messageries Maritimes para determinadas categorias de passageiros.

Os passageiros munidos d'estes bilhetes podem effectuar a sua viagem tomando logar nos paquetes em **Bordeus** ou em **Lisboa**, á sua escolha.

Estes bilhetes são pessoaes, intransmissiveis e nominativos e deverão ser assignados pelos seus portadores. Não são validos sem o carimbo e data da agencia emissora e da estação de partida.

Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam, não podendo os passageiros recusar-se a provar a sua identidade, por meio da sua assignatura, sempre que os referidos empregados o julgarem necessario.

A capa dos bilhetes sem os respectivos **coupons** e estes sem aquella, não teem valor algum. Recommenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em verificarem que os empregados das Companhia não retirem mais que os **coupons** correspondentes a trajectos já percorridos.

Estes bilhetes são validos durante o prazo de **quatro mezes**.

CONDIÇÕES

1.º — Percurso marítimo

No percurso por mar, as condições d'applicação são as da Companhia das Messageries Maritimes.

Os excedentes de bagagem são taxados segundo a tarifa ordinaria das travessias transatlanticas.

2.º — Percurso em caminho de ferro

Creanças. — As creanças menores de 3 annos nada pagam indo ao collo das pessoas que as conduzam.

Duas creanças de 3 a 7 annos não teem direito a occupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

Paragens. — Dentro do prazo de validade do seu bilhete, tem o passageiro a faculdade de deter-se em todas as estações do percurso das linhas d'Orleans e Meiodia de França, assim como em Burgos, Salamanca, Luso (Bussaco), Pampilhosa, Coimbra B., Alfarellos, Pombal, Payalvo (Thomar) e Lisboa, comtanto que faça carimbar o seu bilhete á chegada e á partida de cada estação onde se detenha

Bagagens. — As bagagens só se registam directamente nos percursos em caminho de ferro.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada, pagando, comtudo, os direitos de registo e sello.

Esta concessão não é applicavel ás creanças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogrammas para as de 3 a 7 annos.

Os excedentes de bagagem serão transportados pelos preços da competente tabella d'esta tarifa.

O registo das bagagens será feito mediante a cobrança das seguintes importancias:

1.º — A' partida de Paris, por direitos de registo	Francos 0,10 por expedição
2.º — A' partida de Lisboa, por direitos de registo	Réis 20 " "
3.º — A' partida de Paris ou de Lisboa, por despesas de transito em Hespanha, no ponto d'entrada n'este paiz, Irun ou Fuentes d'Oñoro, segundo o sentido da viagem	Pesetas 1,00 " "

As bagagens sem excedente, registadas de ou para Lisboa, pagam, além dos direitos de registo, o imposto de **20 réis** para o Governo Portuguez

Os passageiros são convidados a assistir á verificação das suas bagagens nas Alfandegas, pois que as Companhias declinam toda a sua responsabilidade a este respeito.

Quando o passageiro se quizer aproveitar da concessão de paragem, poderá despachar a sua bagagem successivamente para os pontos em que quizer deter-se.

Se a estação de paragem não se achar no paiz a que pertença a estação de partida, o despacho da bagagem só poderá ser feito até á estação fronteiriça.

Os excedentes de bagagem serão taxados segundo as tarifas internas de cada Companhia.

Alfandega. — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso, serão effectuadas gratuitamente pelas Agencias das Companhias.

Disposição geral. — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das Companhias interessadas em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente.

NOTA

Ficam a cargo dos passageiros as despesas do seu transporte e das bagagens que conservem consigo, desde a estação de caminho de ferro até ao caes d'embarque, ou vice-versa, em Bordeus ou Lisboa, conforme o caso.

Os bilhetes serão vendidos em Paris na sede da Companhia das Messageries Maritimes, 4, Rue Vignon, ou nos portos da America do Sul, pelos agentes d'esta Companhia.

Os passageiros que venham até Lisboa por via ferrea teem a faculdade de escolher em Paris os seus logares a bordo, em igualdade de circumstancias com os que tomem a via maritima em Bordeus e segundo a ordem de inscripção.

No preço dos bilhetes não está comprehendido o supplemento devido á Companhia Internacional dos Wagons-Leitos pela utilização do **Sud-Express**, nem os augmentos de preço por camarotes de luxo nos paquetes

Tabella de preços dos excedentes de bagagem

1.º — Passagem por Bordeus

De 0 a 40 kilogrammas inclusivê: por tonelada e kilometro 0,50 frs., sem que em nenhum caso a taxa possa ser superior á de um excedente de mais de 40 kilogrammas, incluido o imposto.

Além de 40 kilogrammas: por tonelada e kilometro, 0,40 frs., incluido o imposto.

Este ultimo preço será applicado aos excedentes de bagagem que, juntos ou isoladamente, pezem mais de 40 kilogrammas.

2.º — Passagem por Lisboa

PERCURSOS	De 0 a 5 kilogrammas	ALEM DE						
		5 até 10 kilogrammas	10 até 20 kilogrammas	20 até 30 kilogrammas	30 até 40 kilogrammas	40 até 50 kilogrammas	50 até 100 kilogrammas	100 kilogr. ^s por cada 40 kilogr. ^s além de 100 (a)
Percurso francez	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
De Paris-Quai d'Orsay a Irun ou de Hendaya a Paris-Quai d'Orsay	2,05	4,15	8,25	12,35	16,45	16,65	19,90	4,99
Percurso hespanhol	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
De Irun a Villar Formoso ou Fuentes de Oñoro a Hendaya.....	8,35	8,35	16,70	25,00	33,35	41,70	43,20	4,31
Percurso portuguez (Via Pampilhosa)	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
De Fuentes de Oñoro ou Villar Formoso a Lisboa ou vice-versa	520	520	1.020	1.500	2.000	2.320	2.334	486

(1) Os excedentes de bagagem superiores a 100 kilogrammas serão taxados: os primeiros 100 kilogrammas pelos preços da penultima columna; cada 10 kilogrammas mais, pelos da ultima columna.

Observação importante

Muito embora esta tabella indique separadamente, por causa das differenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e deve ser satisfeito na moeda do paiz onde se effectue o pagamento.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente indicado em avisos periodicos, affixados nas estações de 15 em 15 dias pelo menos.

O mesmo se fará com respeito aos direitos de registo e ás despesas de transito das bagagens, com ou sem excedente, a que se refere o § 2.º da presente tarifa.

Lisboa, 17 de Julho de 1905.

O Director Geral da Companhia
A. Leproux.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portuguesa, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha, do Meioia da França, de Orleans e das Messageries Maritimes

Serviço directo combinado entre Paris e a America do Sul

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 8—GRANDE VELOCIDADE

(N.º 202 DE GRANDE VELOCIDADE DAS LINHAS FRANCEZAS)

Bilhetes de ida e volta e Bagagens

De Paris-Quai d'Orsay para o Rio de Janeiro, Santos, Montevideu, e Buenos-Ayres ou vice-versa

Em applicação desde 25 de Julho de 1905

Desde a data acima indicada serão postos á disposição dos passageiros que de Paris se destinem ao Rio de Janeiro, Santos, Montevideu ou Buenos-Ayres ou vice-versa, bilhetes de ida e volta de 1.ª classe (1.ª classe em caminho de ferro e 1.ª classe — 1.ª categoria — nos paquetes) aos preços em seguida indicados.

De Paris Quai d'Orsay aos portos abaixo designados, ou vice-versa		Passageiros de mais de 12 annos	CREANÇAS			
			De 7 a 12 annos	De 6 a 7 annos	De 3 a 6 annos	De 2 a 3 annos
Rio de Janeiro ou Santos	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro)	Francos 98,80	Francos 98,80	Francos 49,40	Francos 49,40	Francos —
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	150,00	150,00	75,00	75,00	37,50
	De Lisboa a Rio de Janeiro ou Santos (por mar) ...	1.237,50	618,75	618,75	309,40	309,40
	Total	1.486,30	867,55	743,15	433,80	346,90
Montevideu ou Buenos-Ayres.....	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro)	98,80	98,80	49,40	49,40	—
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	150,00	150,00	75,00	75,00	37,50
	De Lisboa a Montevideu ou Buenos-Ayres (por mar) ..	1.500,00	750,00	750,00	375,00	375,00
	Total	1.748,80	998,80	874,40	499,40	412,50

Nos preços acima indicados, dos bilhetes para creanças, serão feitas as seguintes deducções por cada viagem :

De 7 a 12 annos.....	37,50 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizer por mar.
De 3 a 6 annos.....	18,75 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizer por mar.
De 2 a 3 annos.....	18,75 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizer por caminho de ferro.

As creanças de menos de dois annos serão transportadas gratuitamente. Todavia se da mesma familia fizerem parte diversas creanças de menos de dois annos, a gratuidade no percurso maritimo só será concedida a uma d'essas creanças, devendo as restantes pagar, cada uma, a quarta parte do preço estabelecido na via maritima para os passageiros de mais de 12 annos.

Sobre os preços correspondentes á via maritima podem, ainda, ser feitas as deducções estabelecidas pela Companhia das Messageries Maritimes para determinadas categorias de passageiros.

Os passageiros munidos d'estes bilhetes podem effectuar a sua viagem tomando logar nos paquetes em **Bordeus** ou em **Lisboa**, á sua escolha.

Estes bilhetes são pessoais, intransmissíveis e nominativos e deverão ser assignados pelos seus portadores. Não são validos sem o carimbo e data da agencia emissora e da estação de partida.

Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam, não podendo os passageiros recusar se a provar a sua identidade por meio da sua assignatura, sempre que os referidos empregados o julgarem necessario.

A capa dos bilhetes sem os respectivos **coupons** e estes sem aquella, não teem valôr algum. Recommenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em verificarem que os empregados das Companhias não retirem mais que os **coupons** correspondentes a trajectos já percorridos.

Estes bilhetes são validos durante **um anno** para a viagem inteira.

A' volta teem os passageiros a faculdade de tomar qualquer comboio ou paquete cuja partida regulamentar do ponto de regresso tenha logar antes de expirar o prazo acima indicado, muito embora esse comboio ou paquete só chegue passado o dito prazo ao ponto de partida.

Todo o bilhete não utilizado dentro do prazo antes fixado poderá ser validado por mais 3, 6, 9 ou 12 mezes o maximo, mediante pagamento da sobretaxa de 5 % sobre o seu custo total por cada periodo de ampliação de 3 mezes.

O pedido de ampliação de prazo deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de terminado o periodo para o qual é pedida a ampliação. Taes pedidos poderão ser feitos no ponto de partida ou nas principaes estações do percurso em caminho de ferro.

Terminado o prazo de 12 mezes a contar da expiração da validade primitiva, nenhuma prorrogação será concedida; os bilhetes não utilizados ficarão, portanto, nulos.

CONDIÇÕES

1.º — Percurso maritimo

No percurso por mar, as condições d'applicação são as da Companhia das Messageries Maritimes, em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente tarifa.

Os excedentes de bagagem são taxados segundo a tarifa ordinaria das travessias transatlanticas.

2.º — Percurso em caminho de ferro

Creanças.—As creanças menores de 3 annos nada pagam indo ao collo das pessoas que as conduzam. Duas creanças de 3 a 7 annos não teem direito a occupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

Paragens.—Dentro do prazo de validade do seu bilhete tem o passageiro a faculdade de deter-se em todas as estações do percurso das linhas d'Orleans e Meiodia de França, assim como em Burgos, Salamanca, Luso (Bussaco), Pampilhosa, Coimbra B., Alfarellos, Pombal, Payalvo (Thomar) e Lisboa, comtanto que faça carimbar o seu bilhete á chegada e á partida de cada estação onde se detenha.

Bagagens.—As bagagens só se registam directamente nos percursos em caminho de ferro.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada, pagando, comtudo, os direitos de registo e sello.

Esta concessão não é applicavel ás creanças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogrammas para as de 3 a 7 annos.

Os excedentes de bagagem serão transportados pelos preços da competente tabella d'esta tarifa.

O registo das bagagens será feito mediante a cobrança das seguintes importancias:

1.º — A' partida de Paris, por direitos de registo.....	Francos 0,10 por expedição
2.º — A' partida de Lisboa, por direitos de registo.....	Réis 20 „ „
3.º — A' partida de Paris ou de Lisboa, por despesas de transito em Hespanha, no ponto d'entrada n'este paiz, Irun ou Fuentes d'Oñoro, segundo o sentido da viagem.	Pesetas 4,00 „ „

As bagagens sem excedente, registadas de ou para Lisboa, pagam, além dos direitos de registo, o imposto de 20 réis para o Governo Portuguez.

Os passageiros são convidados a assistir á verificação das suas bagagens nas Alfandegas, pois que as Companhias declinam toda a sua responsabilidade a este respeito.

Quando o passageiro se quizer aproveitar da concessão de paragem, poderá despachar a sua bagagem successivamente para os pontos em que quizer deter-se.

Se a estação de paragem não se achar no paiz a que pertença a estação de partida, o despacho da bagagem só poderá ser feito até à estação fronteiriça.

Os excedentes de bagagem serão taxados segundo as tarifas internas de cada Companhia.

Alfandega. — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso, serão effectuadas gratuitamente pelas agencias das Companhias.

Disposição geral. — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das Companhias interessadas em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente.

NOTA

Ficam a cargo dos passageiros as despesas do seu transporte e das bagagens que conservem consigo, desde a estação de caminho de ferro até ao caes d'embarque, ou vice-versa, em Bordeus ou Lisboa, conforme o caso.

Os bilhetes serão vendidos em Paris na sede da Companhia das Messageries Maritimes, 4, Rue Vignon, ou nos portos da America do Sul pelos agentes d'esta Companhia.

Os passageiros que venham até Lisboa por via ferrea teem a faculdade de escolher em Paris os seus logares a bordo, em igualdade de circumstancias com os que tomem a via maritima em Bordeus e segundo a ordem de inscripção.

No preço dos bilhetes não está comprehendido o supplemento devido á Companhia Internacional dos Wagens-Leitos pela utilização do **Sud-Express**, nem os augmentos de preço por camarotes de luxo nos paquetes.

Tabella de preços dos excedentes de bagagem

1.º — Passagem por Bordeus

De 0 a 40 kilogrammas inclusivê: por tonelada e kilometro 0,50 frs., sem que em nenhum caso a taxa possa ser superior á de um excedente de mais de 40 kilogrammas, incluido o imposto.

Além de 40 kilogrammas: por tonelada e kilometro, 0,40 frs., incluido o imposto.

Este ultimo preço será applicado aos excedentes de bagagem que, juntos ou isoladamente, pezem mais de 40 kilogrammas.

2.º — Passagem por Lisboa

PERCURSOS	De 0 a 5 kilogrammas	ALEM DE						
		5 até 10 kilogrammas	10 até 20 kilogrammas	20 até 30 kilogrammas	30 até 40 kilogrammas	40 até 50 kilogrammas	50 até 100 kilogrammas	100 kilogr. ^a por cada 40 kilogr. ^a além de 100 (a)
Percorso francez	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
De Paris-Quay d'Orsay a Irun ou de Hendaya a Paris-Quai d'Orsay	2,05	4,15	8,25	12,35	16,45	16,65	19,90	4,99
Percorso hespanhol	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes de Oñoro a Hendaya.....	8,35	8,35	16,70	25,00	33,35	41,70	43,20	4,31
Percorso portuguez (Via Pampilhosa)	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
De Fuentes de Oñoro ou Villar Formoso a Lisboa ou vice-versa.....	520	520	1.020	1.500	2.000	2.320	2.334	186

(1) Os excedentes de bagagem superiores a 100 kilogrammas serão taxados: os primeiros 100 kilogrammas pelos preços da penultima columna; cada 40 kilogrammas mais, pelos da ultima columna.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente indicado em avisos periodicos affixados nas estações de 15 em 15 dias pelo menos.

O mesmo se fará com respeito aos direitos de registo e ás despesas de transito das bagagens, com ou sem excedente, a que se refere o § 2.º da presente tarifa.

Lisboa, 17 de Julho de 1905.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux.

Exp. 760